



31761116505900



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505900>

CANADA, PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 66

Tuesday, June 1, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 66

Le mardi 1^{er} juin 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Annual Reports of Air Canada for 1980 and 81

CONCERNANT:

Rapports annuels d'Air Canada pour 1980 et 1981

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

• Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

**STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT**

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin
Corbin
Dinsdale
Ellis
Flis

Gimaïel
Gingras
Gourd
Harquail
Korchinski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Mayer
McKnight
Nowlan
Schroder

Scott (*Hamilton—
Wentworth*)
Skelly
Tousignant
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, June 1, 1982:

Mr. McKnight replaced Mr. La Salle;
Mr. Harquail replaced Mr. Frith;
Mr. Korchinski replaced Mr. Dantzer.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 1^{er} juin 1982:

M. McKnight remplace M. La Salle;
M. Harquail remplace M. Frith;
M. Korchinski remplace M. Dantzer.



Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 1, 1982
(105)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:38 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Corbin, Deniger, Ellis, Flis, Harquail, Korchinski, McKnight, Scott (*Hamilton—Wentworth*) and Turner.¹¹

Witnesses: From Air Canada: Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer; Mr. William Reid, Vice-President and Treasurer and Mr. Pierre J. Jeanniot, Executive Vice-President and Chief of Airline Operations.

In accordance with its permanent Order of Reference contained in section 17(7) of the Air Canada Act (1977), 1977-78 Statutes of Canada, Chapter 5, 26-27 Elizabeth II, the Committee commenced consideration of the Annual Reports of Air Canada for 1980 and 81.

Mr. Taylor made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:07 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:15 o'clock a.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 1^{er} JUIN 1982
(105)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h38 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Corbin, Deniger, Ellis, Flis, Harquail, Korchinski, McKnight, Scott (*Hamilton—Wentworth*) et Turner.

Témoins: D'Air Canada: M. Claude I. Taylor, Président-directeur général; M. William Reid, vice-président et trésorier et M. Pierre J. Jeanniot, vice-président exécutif et chef des affaires aériennes.

Conformément à son Ordre de renvoi permanent contenu à l'article 17(7) de la Loi sur Air Canada (1977), Statuts du Canada 1977-1978, chapitre 5, 26-27 Elizabeth II, le Comité entreprend l'étude des rapports annuels d'Air Canada pour les années 1980 et 1981.

M. Taylor fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 11h07, le Comité suspend ses travaux.

A 11h15, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit.

A 12h25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Tuesday, June 1, 1982

• 0937

The Vice-Chairman: Order, please. The committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from both the government party and the official opposition party, and I see that is the case. In accordance with our permanent reference, Section 17.(7) Air Canada Act, 1977-78, Statutes of Canada, Chapter 5, we shall commence consideration of the annual reports of Air Canada for the years 1980 and 1981.

I would like to welcome Mr. Claude Taylor, President and Chief Executive Officer, Air Canada. I hope he does not take it personally that there are not too many people here yet this morning. I think there are about 17 different committee meetings going on at the same time, including the banking inquiry where Mr. McDermott is appearing. I think that might be one of the reasons there are fewer members than usual.

Mr. Taylor, if you would introduce your fellow witnesses, then you have a statement for us, in both languages, which has already been distributed, and I think you might want to read it into the record.

Mr. Claude I. Taylor (President and Chief Executive Officer, Air Canada): Thank you, Mr. Chairman. I would like to introduce the two colleagues I have with me this morning, Pierre Jeanniot, Executive Vice-President and Chief of Airline Operations; and Bill Reid, Vice-President and Treasurer.

Mr. Chairman, we are delighted to be here. We are quite comfortable with competition, whether it is from other committees or from other airlines, so it does not bother us. I do have an opening statement I would like to read into the record, if I may.

I welcome this opportunity to appear before the committee to review Air Canada's annual reports for 1980 and 1981 because this provides us with a forum in which the airline's achievements and problems can be constructively reviewed by the shareholder.

Air Canada demonstrated its ability to compete on equal terms and showed encouraging financial results in both of the years that we are discussing this morning. With restrictions removed from the other Canadian carriers, and Air Canada competing on an equal footing with them and many foreign carriers, we were one of the few in the world to show a profit. Our 1980 results were second only to Delta Airlines, in North America, and our 1981 earnings put us in a select group among world airlines able to earn a profit in that year.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le mardi 1^{er} juin 1982

Le vice-président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le Comité peut entendre des témoins sans qu'il y ait quorum pour autant qu'il y ait des représentants du parti gouvernemental et de l'Opposition officielle, et je constate que c'est le cas. Conformément à notre renvoi permanent portant sur l'article 17(7) de la Loi sur Air Canada, 1977-1978, statut du Canada, chapitre 5, nous entreprenons l'étude des rapports annuels d'Air Canada pour les années 1980 et 1981.

Je souhaite la bienvenue à M. Claude Taylor, président et directeur général d'Air Canada. J'espère qu'il ne se formalise pas du fait que nous sommes peu nombreux cet après-midi. Je pense qu'il y a environ 17 comités différents qui siègent en même temps, y compris l'enquête sur les banques ou comparaît M. McDermott. Je pense que c'est probablement l'une des raisons pour lesquelles il y a moins de membres qu'à l'ordinaire.

Monsieur Taylor, si vous voulez bien nous présenter vos collègues après quoi vous avez une déclaration, dans les deux langues, laquelle a déjà été distribuée, mais je pense que vous voudrez la lire aux fins du compte rendu.

M. Claude I. Taylor (président et directeur général, Air Canada): Merci, monsieur le président. Je vais d'abord vous présenter mes deux collègues qui m'accompagnent ce matin, Pierre Jeanniot, vice-président général et chef des affaires aériennes et Bill Reid, vice-président et trésorier.

Monsieur le président, nous sommes heureux d'être là. Nous sommes très à l'aise face à la concurrence, que ce soit d'autres comités ou d'autres lignes aériennes, donc cela ne nous inquiète pas. Si vous le permettez, j'ai une déclaration d'ouverture que j'aimerais lire aux fins du compte rendu.

Je suis ravi de cette occasion de comparaître devant le Comité pour l'examen de rapports annuels d'Air Canada pour 1980 et 1981, car cela nous donne accès à une tribune où les actionnaires peuvent de façon constructive examiner les réalisations et les problèmes de la compagnie.

Air Canada a fait la preuve de sa capacité à faire face à la concurrence dans des conditions d'égalité, tout en obtenant des résultats financiers encourageants au cours de chacun de ces deux exercices dont il est question ce matin. Malgré la levée des restrictions imposées aux autres transporteurs canadiens, et donc en luttant sur une base d'égalité avec eux et avec de nombreuses compagnies étrangères, nous avons été une des rares compagnies dans le monde à dégager des bénéfices. Notre résultat de 1980 n'a été surpassé en Amérique du Nord que par Delta Airlines. Quant à notre bénéfice de 1981, il nous place dans le groupe très restreint des compagnies qui ont pu équilibrer leurs comptes.

[Texte]

[Traduction]

• 0940

These profits were achieved despite the heavy pressure of rising costs, particularly of fuel. Our system traffic, measured by revenue-passenger miles or by revenue ton-miles, fell off in 1981. In 1980 revenue ton-miles increased by only 2.7 per cent, and in 1981 they declined by 3.3 per cent. Competition had its impact on average fares, which are not keeping pace with our cost increases. We have, however, been able to maintain our financial stability and strength, resulting from the restricted capitalization in 1978, which established a ratio of 58 per cent debt to debt plus equity.

We have achieved the position we are in without government guarantees of debt or further infusions of equity and we plan to continue to borrow in commercial money markets on the basis of performance and balance-sheet strength. Even with an increase of long-term debt over 1978 of \$126 million, our retained earnings increased from \$86 million in 1978 to almost \$200 million in 1981, enabling Air Canada to maintain a debt ratio of 57 per cent. However, with pressures on profits in the next few years and with no forecast injection of capital from the government, our debt ratio could increase to around 70 per cent.

Despite our mandate from Parliament to operate in contemplation of profit, we believe we have a far deeper commitment to public service than private airlines, who also have the same mandate for profit.

An hon.Member: Hear, hear.

Mr. C.I. Taylor: The future of the airline industry is clouded. As you know, both Laker and Braniff have both gone into bankruptcy; the balance sheets of both Western and Continental Airlines in the United States bear an auditor's warning that continued operations are in jeopardy. Republic Airlines is seeking to reschedule its debt, and most European airlines are losing money, some of them on an unprecedented scale. There has also been some doubt about the future of some government-owned airlines, such as SABENA.

Obviously the air transport industry faces difficult times everywhere. Our own first-quarter results show the heaviest quarterly loss the corporation has ever experienced, and both April and May show us falling further behind our planned budget goals. We must respond to this, in both the short and long term. Our capital plan is being reviewed to take account of the weak economy, the decrease in travel, and the increased competitive environment. Fleet planning must be revised.

There are approximately 150 wide-bodied aircraft out of service around the world because of the lower traffic and resulting competition from smaller markets. Slow growth in markets makes it difficult to see how fleets can be expanded in capacity in the near term. Airlines are adopting a strategy of deferring for as long as possible any decision on re-equipping

Ces résultats, nous les avons obtenus en dépit de la forte hausse des coûts, en particulier au poste carburants. Le trafic, mesuré en passagers-milles payants ou en tonnes-milles payantes, a diminué en 1981. Les tonnes-milles payantes ont en effet baissé de 3.3 p. 100, et elles avaient augmenté que de 2.7 p. 100 en 1980. La concurrence s'est répercute sur l'évolution des tarifs moyens, qui n'ont pas suivi la hausse des coûts. Nous avons pu maintenir la stabilité et l'équilibre financiers que nous a donnés la restructuration du capital en 1978, laquelle établissait à 58 p. 100 la proportion de la dette par rapport au total de la dette et de l'avoir propre.

Notre position actuelle, nous l'avons atteinte sans que l'État ne garantisse d'emprunt ni n'injette de nouveaux capitaux, et nous avons l'intention de continuer à emprunter sur les marchés financiers commerciaux en nous prévalant de nos résultats et de notre bilan. Depuis 1978, la dette à long terme a augmenté de \$126 millions alors que les bénéfices non répartis progressaient de \$86 millions à \$199 millions en 1981, ce qui a permis à Air Canada de conserver un taux d'endettement de 57 p. 100. Cependant, comme il y aura resserrement des bénéfices au cours des prochaines années et qu'aucune injection de capital n'est prévue de la part du gouvernement, ce taux passera à environ 70 p. 100.

Même si le Parlement nous a fixé comme objectif la recherche du profit, nous nous trouvons beaucoup plus engagés envers le public que les compagnies aériennes privées.

Une voix: Bravo, bravo!

M. C.I. Taylor: L'industrie du transport aérien fait face à un avenir incertain. Vous n'ignorez pas que Laker et Braniff ont déclaré faillite; en outre, les états financiers des compagnies Western et Continental portent l'avertissement d'un vérificateur signalant que la poursuite de leur exploitation est menacée. Quant à Republic Airlines, elle cherche à obtenir un nouvel échéancier de remboursement de sa dette. En Europe, les transporteurs subissent de lourdes pertes, dont certaines atteignent un sommet sans précédent. Il subsiste même des doutes sur la survie de quelques compagnies d'État, notamment la SABENA en Belgique.

D'évidence, l'industrie du transport aérien est partout aux prises avec une conjoncture difficile. La société n'y échappe pas comme en témoignent la plus grosse perte de son histoire pour un premier trimestre et les résultats d'avril et de mai qui creusent davantage l'écart défavorable par rapport aux prévisions. Il nous faut faire front tant à court qu'à long terme. Notre programme d'investissement est actuellement revu en fonction de la faiblesse de l'économie, du repli du trafic et d'une concurrence accrue. Et il en va ainsi de la planification de la flotte.

Il existe actuellement dans le monde 150 gros-porteurs rendus inactifs par suite de la baisse du trafic et, par conséquent, du regain de concurrence sur les marchés plus restreints. La faible croissance des marchés ne laisse présager aucun accroissement de l'offre pour bientôt. Les compagnies adoptent pour stratégie de reporter le plus tard possible toute

[Text]

their fleets, to be able to see more clearly what the future holds.

Air Canada, however, faces the future with confidence in its superb team. We face great challenges. We must maintain a viable financial position. We want to grow and develop, to renew our fleet without further government investment, and we want to be financially self-sufficient. To do so we know we have to maintain our commitment to the highest service standards at competitive world prices.

We want to maintain the integrity of the Air Canada team and fleet and to continue to contribute to Canada's presence in this important technical field at which the country has always done so well.

Our growth in Canada will be slow—very slow, we think—in the next few years. We are searching the world for opportunities to generate new income for Canada and to enable us to utilize the assets we have in place.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor.

We will start the questioning with Mr. Ellis, followed by Mr. Harquail; 15 minutes.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I apologize for rushing in late.

Good morning, Mr. Taylor. It is good to see you here.

Mr. C.I. Taylor: Good morning, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: It is good to have you back in front of the committee. It seems this year we have had a number of occasions to have the President of Air Canada before us. I must say personally, it is a pleasure to have you here, and the straightforward way in which you answer our questions and deal with the problems of the industry is very helpful to us.

I want to get into two or three areas. One of them is one that is obviously bothering the Minister of Transport a great deal. I would be interested in knowing how you, as President of Air Canada—and, I am confident, representing the whole of the Board of Directors of Air Canada—feel about the suggestions that traffic should be moved from Dorval to Mirabel. It seems to me you have been quoted on that a few times, but I would like to have on our record here as to whether or not you feel it would be a good move for the industry, and if not, why not?

• 0945

Mr. C.I. Taylor: Thank you, Mr. Ellis.

In coming to grips with the question of Mirabel and Dorval, one has to think about the total airport requirement for the city and the environment of Montreal. Given that traffic has not reached anywhere near the proportions that were forecast at the time Mirabel was built, we have a situation where the airport, which is the principal airport and handles approximately 90 or better than 90 per cent of the traffic for the

[Translation]

décision sur le renouvellement des flottes pour se faire une meilleure idée de ce que leur réserve l'avenir.

L'avenir, Air Canada l'envisage avec confiance grâce à son équipe extraordinaire. Les défis sont de taille. Nous devons sauvegarder notre viabilité financière. Nous visons la croissance, l'expansion et le renouvellement de notre flotte sans faire appel aux fonds publics en fait, nous visons l'autosuffisance financière. Pour ce faire, nous sommes conscients de la nécessité de maintenir la plus grande qualité de service à des tarifs compétitifs partout dans le monde.

Nous visons à conserver leur intégrité à la fois à l'équipe et à la flotte d'Air Canada tout en continuant à contribuer à la présence du Canada dans un domaine technique où ce pays a toujours excellé.

Notre croissance sur le réseau intérieur se fera sans doute lente, très lente. Nous recherchons donc d'autres débouchés dans le monde pour assurer de nouveaux revenus au Canada et pour employer au mieux les ressources déjà en place.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Taylor.

Le premier intervenant sera M. Ellis, suivi de M. Harquail: vous avez quinze minutes.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Je m'excuse de mon retard.

Bonjour, monsieur Taylor. Je suis content de vous voir ici.

Mr. C.I. Taylor: Bonjour, monsieur Ellis.

M. Ellis: Je suis content que vous reveniez devant le comité. Il semble que cette année nous ayons eu nombre d'occasions de recevoir le président d'Air Canada. Personnellement je suis ravi que vous soyez là et j'aime la façon directe dont vous répondez à nos questions et traitez les problèmes de l'industrie, ce qui nous est très utile.

Je veux aborder deux ou trois domaines. Il est évident que l'un d'entre eux dérange beaucoup le ministre des Transports. J'aimerais connaître votre sentiment, à titre de président d'Air Canada, et de représentant de tout le conseil d'administration d'Air Canada, j'en suis sûr, sur la suggestion de transférer à Mirabel le trafic de Dorval. Il me semble qu'on vous a cité à ce sujet à quelques reprises, mais j'aimerais vous l'entendre dire aux fins du compte rendu si vous pensez que ce serait une bonne chose pour l'industrie et sinon pourquoi?

Mr. C.I. Taylor: Merci, monsieur Ellis.

Lorsque l'on s'attaque à la question de Mirabel et de Dorval, il faut penser en termes du besoin total d'aéroport pour la ville et la région de Montréal. Étant donné que le trafic n'a pas atteint, et de loin, les proportions prévues au moment de la construction de Mirabel, nous sommes dans une situation où l'aéroport, qui est le principal aéroport, s'occupe environ de 90 p. 100 au plus du trafic à destination de Montréal à l'heure

[Texte]

Montreal area today, is more than capable of continuing to handle that traffic for the fairly medium-range future.

Any attempt to change the structure of flights in Montreal would do about three things, I believe; and I would also suggest, Mr. Ellis, that I am speaking by and large on behalf of the industry as well as on behalf of Air Canada.

One, there would be an inconvenience to the public, because the Dorval airport is extremely convenient to Montreal, to where most of the traffic originates in Montreal Island, it is conveniently located. It is of course obviously the most convenient location for the south shore and even for a lot of the north shore of the island except that region that is directly around Mirabel itself, and to have to move that traffic to Mirabel would be an inconvenience to that traffic. And if flights continue to operate out of Dorval to Toronto, it would in fact make Montreal almost a satellite of Malton airport, because traffic going west and southwest would route through Toronto probably rather than routing through Mirabel. So, it really does nothing for the community of Montreal in terms of the air traffic in the Montreal area.

The second reason why we have taken the position that we have is that it is always very costly for the airlines to operate more than one airport in any city of the sizes that we have in Canada; and a redistribution of flights, if they were material in any way, would cause us and the other carriers to have to duplicate facilities we already have at Dorval, and which are more than adequate for our purposes, at Mirabel. For example, we do not have a hangar at Mirabel because of the limited number of flights, but if we redistributed a significant number of flights, we would in all likelihood have to put in what one might term, I suppose, a line hangar where airplanes could be overnighted and serviced, and that would be a major expenditure for the airlines. So the cost factor also works against us.

And then, of course, there is the whole question of the movement of our people, our human resources, who are largely based in the Montreal area around Dorval; and if we moved significant numbers of flights and a significant proportion of our operation, we would dislocate a significant number of our own people.

And so at the level of traffic that we see Dorval and the Montreal-area airports handling over the next few years, the most logical solution, forgetting about all of the other pressures, which I do not want to get into, from an airline point of view, and from the point of view of the total community of Montreal, is to leave the traffic exactly where it is, with Mirabel operating quite efficiently and very effectively as an overseas airport for flights of essentially 4 to 6 hours or more in duration.

Mr. Ellis: Mr. Taylor, could I suggest to you that part of the reason is that we are now into a new generation of aircraft. We have wider-bodied aircraft that carry far more people and quieter aircraft, and so the impact, the footprint, on the community is not as disastrous as was anticipated some decade and a half ago. And those reasons do not preclude the use of

[Traduction]

actuelle. Et cet aéroport est tout à fait capable de continuer à recevoir ce trafic pendant une assez longue période.

Toute tentative de modifier la structure des vols vers Montréal aura trois effets, à mon avis et, monsieur Ellis, je prétends ici exprimer autant l'opinion générale de l'industrie que celle d'Air Canada.

Premièrement cela créerait un inconvénient pour le public car l'aéroport de Dorval est extrêmement pratique pour les gens de Montréal, d'où vient la plupart du trafic, il est très bien situé. Il est très évident que c'est l'endroit le plus pratique pour la rive-sud et même pour une partie de la rive-nord de l'île sauf la région proche de Mirabel. Le fait de déplacer ce trafic à Mirabel nuirait à ce trafic. Si les vols en direction de Toronto continuaient de décoller de Dorval, Montréal deviendrait presque un satellite de l'aéroport de Malton, car le trafic à destination de l'Ouest et du sud-ouest passerait par Toronto plutôt que par Mirabel. Donc, cela n'aiderait en rien le trafic aérien dans la région de Montréal.

La deuxième raison pour laquelle nous avons adopté cette position c'est qu'il est toujours très coûteux pour des lignes aériennes d'exploiter plus d'un aéroport dans une ville de la grandeur de celles que nous avons au Canada, et une redistribution des vols, si jamais cela se réalisait, nous obligerait ainsi que d'autres transporteurs à effectuer un dédoublement des installations que nous avons déjà en place à Dorval lesquelles sont plus que suffisantes pour nos besoins. Par exemple nous n'avons pas de hangar à Mirabel à cause du nombre limité de vols, mais si on y en affectait un nombre important, selon toute probabilité nous devrions y aménager des hangars d'entretien et de stationnement nocturne et ce serait là une dépense importante pour les compagnies. Donc l'élément coût jouerait également contre nous.

Ensuite il y a évidemment toute la question du transfert de notre personnel lequel est en grande partie basé dans la région de Montréal près de Dorval. En déménageant un nombre important de vols et une grande partie de nos opérations, nous devrions déplacer un grand nombre de nos employés.

Donc pour ce qui est du niveau du trafic que nous avons à Dorval et dans les aéroports de la région de Montréal et ce pour les prochaines années, en laissant de côté les autres pressions que je ne veux pas aborder, la solution la plus logique du point de vue des compagnies aériennes et de la communauté de Montréal serait de laisser ce trafic exactement là où il est, Mirabel s'occupant de façon très efficace des vols outre-mer d'une durée d'au moins quatre ou six heures.

M. Ellis: Monsieur Taylor, puis-je vous suggérer que cela est en partie dû au fait que nous avons maintenant une nouvelle génération d'avions. Nous avons des avions gros porteurs qui transportent beaucoup plus de personnes et des avions plus silencieux, donc les répercussions, l'empreinte sonore sur la communauté ne sont pas aussi désastreuses qu'on

[Text]

Dorval for the movement of greater numbers of people than originally had been anticipated.

• 0950

Mr. C.I. Taylor: Yes, Mr. Ellis. There were two reasons for the consideration of a second airport at Dorval at the time it was constructed. One was the question of the growth in the area and the limitations that Dorval perhaps would have placed upon it. The other, of course, was the noise and environmental question because of the buildup of the community around the present airport. But as you say, with the newer generations of airplanes which came on in the early seventies and have continued to be modified as we modify some of our older airplanes with newer and quieter engines, the noise footprint at airports today all around the world is getting lighter as these airplanes become less of a noise and environment problem.

Mr. Ellis: Mr. Taylor, let us turn for a moment to the operations of Air Canada. Everyone in North America is having problems with interest rates. Your interest payments in 1981 represented something like \$54 million on outstanding loans. Now that is enough to buy a fairly good size of airplane all by itself. What do you see as the forecast for interest payments this year? What is your current long-term interest rate on both your loans and your leases?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Ellis, if I may I will ask Bill Reid, our Vice-President—Finance, to reply to that. I am sure he can give you a faster answer than I could by looking up the pieces of paper.

Mr. Ellis. Certainly.

The Vice-Chairman: Mr. Reid.

Mr. William Reid (Vice-President and Treasurer, Air Canada): We do not see our interest rates rising significantly this year. They will be up about \$3 million or \$4 million from the previous year. Our debts are going up, however, but are going up at rather low rates of interest. We are borrowing largely from the Eximbank so we are going to get money at 8.7 per cent. So we are not feeling the effect of the very dramatically high interest rates which now prevail, as yet.

Mr. Ellis: You could not get an extra half-million for an M.P. could you at 8.7? I could use it right now. Could I go on then, Mr. Taylor, to the losses that you had, and what that is going to do to your fleet renewal program. You had announced quite some time ago a fairly ambitious fleet renewal program involving some 767s as I recall and some other new generation aircraft. Are these losses going to alter in any way that fleet renewal program?

Mr. C.I. Taylor: Yes, Mr. Ellis; the fleet renewal program will be altered. I will give you some numbers to sort of indicate the magnitude of how we see the fleet renewal program being impacted upon in a general way, as a result of the lowering of the market forecasts and the increase in competition. If we go

[Translation]

le prévoyait il y a quinze ans. Ces raisons n'empêchent pas que l'on utilise Dorval pour un plus grand nombre de passagers qu'on avait prévu au départ.

M. C.I. Taylor: Oui, monsieur Ellis. Il y avait deux raisons pour envisager un deuxième aéroport à Dorval à l'époque où il fut construit. L'une était la croissance de la région et les restrictions que Dorval pourrait peut-être lui imposer. L'autre étant bien sûr le facteur bruit et environnement à cause de la construction domiciliaire autour de l'aéroport actuel. Toutefois, comme vous le dites, avec la nouvelle génération d'avions qui sont apparus au début des années 70 et qui ont continué à être modifiés, comme nous modifions certains de nos vieux appareils en y installant de nouveaux moteurs moins bruyants si bien que l'empreinte sonore des aéroports d'aujourd'hui, partout dans le monde, est de plus en plus réduite.

M. Ellis: Monsieur Taylor, passons un instant aux opérations d'Air Canada. En Amérique du Nord tout le monde a des problèmes de taux d'intérêt. En 1981 vos paiements d'intérêts représentaient environ \$54 millions pour les prêts courants. Voilà qui est suffisant pour acheter un appareil de bonne taille. Quelles sont vos prévisions à ce chapitre pour cette année? Présentement quel est votre taux d'intérêt à long terme sur vos prêts et vos baux?

M. C.I. Taylor: Monsieur Ellis, si vous me le permettez je demanderai à Bill Reid, notre vice-président aux finances, de répondre à cette question. Je suis sûr qu'il pourra répondre plus rapidement que je ne saurais le faire en consultant les documents.

M. Ellis: Certainement.

Le vice-président: Monsieur Reid.

M. William Reid (vice-président et trésorier, Air Canada): Cette année nous n'entrevoyons pas d'augmentations sensibles de nos taux d'intérêt. Ils seront d'environ \$3 ou \$4 millions par rapport à l'année précédente. Toutefois nos dettes augmentent, mais à des taux d'intérêt plutôt bas. Nous empruntons surtout d'Eximbank où nous obtenons un taux de 8,7 p. 100. Alors nous ne sentons pas les effets des taux d'intérêt extrêmement élevés qui prévalent maintenant. Du moins pas encore.

M. Ellis: Pourriez-vous emprunter un demi million de plus pour un député à 8,7? J'en aurais besoin maintenant. Monsieur Taylor puis-je passer maintenant aux pertes que vous avez subies et aux effets de celles-ci sur votre programme de remplacement de la flotte. Il y a quelques temps vous aviez annoncé un programme assez ambitieux de renouvellement de la flotte par des 767 et d'autres appareils de la nouvelle génération si je me souviens bien. Ces pertes affecteront-elles ce programme de renouvellement de la flotte?

M. C.I. Taylor: Oui, monsieur Ellis, le Programme de renouvellement de la flotte sera modifié. Je vais vous donner les chiffres indiquant en général l'ampleur des incidences sur ce programme suite à la chute des prévisions du marché et à l'accroissement de la concurrence. Si nous revenons à 1979 en

[Texte]

back to 1979 and think of the plan we had then for 1982, as well as the plan that we had for 1985 in 1979. In other words back in 1979, we had a plan for 1982 and we had a plan for 1985. Then, I will tell you, against that, what our current kind of planning is. And I will give you some numbers of airplanes multiplied by the number of seats in them to give you an idea of the magnitude of the change.

In 1979, we saw ourselves in 1982 as having a fleet of 110 airplanes with about 19,100 seats; to be exact 19,090 seats. In 1982, the actual plan that we are operating has a 109 aircraft with 17,723 seats. So you will see we have almost as many aircraft but there is a larger proportion of smaller airplanes. For 1985, our 1979 plan showed that we would have 120 aircraft with 21,210 seats. The plan that we now see for 1985 will have 111 aircraft with 18,300 seats. And so you can see that we are dropping in the near term the number of seats. We are retaining about the same number of airplanes, but in the long term we are dropping both airplanes and the number of seats. So there is a fairly significant impact as a result of the weakness in the economy and the increased competitive position.

• 0955

Mr. Ellis: Does that indicate then, without getting into too many details, that in fact you are going to keep on stream for a longer period of time those smaller aircraft that you have now, the original DC-9s and that sort of thing, instead of buying the small wide bodies with more seating in them? Obviously, when you cut the aircraft in your 1982 plan, you really only cut the aircraft by one, but you cut the number of seats by something like 1,400. That obviously is not one aircraft; that is a number of changes in a number of aircraft.

Mr. C.I. Taylor: What we are doing is exactly that, Mr. Ellis. We took delivery last year, as you know, over about a 12-month period, of six 1011-500s, which were the long-range small Lockheed airplane of 244 passenger capacity. We will start taking delivery this fall of 12 Boeing 767s, which have almost identical capacity to stretch DC-8s. So we will be staying within the framework of the same kind of capacity.

Those are all of the airplanes that we are committed at the moment to take in the short term. What we did at the lower end of the fleet was to say to ourselves that because of this change in market, the increased competition, the size of the communities in Canada, we would continue to fly the DC-9 aircraft well out into this decade. So we have spent a considerable amount of money in the last year—we are about halfway through—refurbishing those airplanes. You may have travelled on some of those where the interior has been refurbished.

Mr. Ellis: New seats.

Mr. C.I. Taylor: Yes, new seats, closed-in overhead racks . . .

Mr. Ellis: Shorter leg room, for a guy my size.

[Traduction]

songeant au plan que nous avions alors pour 1982, ainsi qu'au plan que nous avions pour 1985, en 1979. Autrement dit, en 1979 nous avions un plan pour 1982 et un plan pour 1985. Ensuite je vous dirai, en partant de là, quel genre de plan nous avons présentement et je vous donnerai des chiffres sur le nombre d'avions multiplié par le nombre de sièges afin que vous saisissiez l'ampleur du changement.

En 1979 nous avions prévu pour 1982 une flotte de 110 appareils ayant une capacité de 19,100 sièges; 19,090 pour être précis. En 1982 nous avons 109 appareils avec 17,723 sièges. Comme vous pouvez le constater nous avons presque le même nombre d'appareils mais de plus petits appareils. Pour 1985 notre plan de 1979 indiquait que nous aurions 120 appareils et 21,210 sièges. Présentement pour 1985 nous prévoyons 111 appareils soit 18,300 sièges. Vous pouvez donc voir qu'à court terme, nous allons diminuer le nombre de sièges. Nous allons conserver à peu près le même nombre d'appareils, mais à long terme, nous allons diminuer le nombre à la fois des appareils et des sièges. Par conséquent, la faiblesse de l'économie et l'accroissement de la concurrence ont donc des répercussions assez significatives.

M. Ellis: Sans se lancer dans trop de détails, cela indique-t-il que vous allez garder en service plus longtemps les petits appareils dont vous disposez à l'heure actuelle, c'est-à-dire les premiers DC-9 et les autres de ce genre, plutôt que d'acheter les petits gros porteurs qui comptent davantage de sièges? C'est évident lorsqu'on regarde vos projets pour 1982, car vous y diminuez le nombre d'appareils d'un seul mais le nombre de sièges d'environ 1,400. Or, il ne peut s'agir d'un seul appareil mais d'un certain nombre qui ont subi des modifications.

M. C.I. Taylor: C'est précisément cela que nous faisons, monsieur Ellis. Vous n'ignorez pas que l'année dernière, nous avons reçu livraison en 12 mois, de 6 appareils 1011-500, à savoir un petit appareil Lockheed à long rayon d'action et à 244 sièges. Cet automne, nous allons commencer à recevoir 12 Boeing 767, qui comptent à peu près le même nombre de sièges que le DC-8. Nous allons donc conserver les mêmes paramètres en matière de sièges.

Ce sont les seuls appareils que nous nous sommes engagés à acquérir à court terme. Par ailleurs, nous nous sommes dits qu'étant donné l'évolution du marché, l'accroissement de la concurrence et la faible densité des collectivités au Canada, nous allons continuer à utiliser les DC-9 pendant quelques années au moins encore. Nous avons donc consacré des sommes importantes à leur remise en état l'année dernière, et ce processus est à peu près à moitié terminé. Il se peut même que vous ayez emprunté certains de ceux dont l'intérieur a été refait.

Mr. Ellis: De nouveaux sièges.

Mr. C.I. Taylor: Oui, de nouveaux sièges, de nouveaux compartiments-bagages de cabines fermés . . .

Mr. Ellis: Moins d'espace pour les jambes, pour quelqu'un de ma taille.

[Text]

Mr. C.I. Taylor: Shorter leg room. We see those small airplanes being used well out into this decade, so we have no plan at the moment to replace those airplanes. We will be keeping those airplanes. We have the 727s; we will be replacing some of the DC-8s with the 767s because of their increased and improved economics, and we will be re-engining some cargo airplanes and essentially staying with that fleet.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Taylor. I have one more question. I want to open up another area because I hope to come back in a later round and discuss it with you again. But I would like you to give me a preliminary answer on your new financing venture overseas. I think you picked up something like 100 million Swiss francs. Could you give me the rate you paid for that? And what do you see as the currency fluctuation risk in the term of the loan?

Mr. C.I. Taylor: If I may again, Mr. Ellis, I will ask Mr. Reid, who is deeply involved in this, to respond to that question.

Mr. W. Reid: Yes, sir. The coupon rate was 6.25 per cent and the bonds were issued at 99.50 per cent, so it gave an effective yield of about 6.28 per cent. Of course, there is no free lunch. The low rate, which is much lower, say, than the going rate for United States funds in the order of 15 per cent or in Canada at 16 per cent or 16.50 per cent, we got in Switzerland is offset by the exchange risk, as you have quite correctly pointed out, sir.

No one can tell you that risk is not there, but we have gone over this question with our advisers and we feel there is a good chance that the exchange risk over a 10-year period of time would not offset the interest saving we are making concretely now. It would require that the Swiss franc appreciate over the 10-year period of time by about 130 per cent, in that range, to equalize the rate we would ordinarily have paid had we borrowed in dollars. It is the opinion of our advisers in North America and in Europe that this is not likely to occur. Of course, there are no guarantees, but we were satisfied that . . .

• 1000

Mr. Ellis: Because I cannot ask any more questions, would you be prepared to answer later on the method in which you must be setting aside some funds in order to cover that? But I will get to that—

Mr. W. Reid: Our situation is that part of our current operations do generate a fairly good flow of Swiss francs. We have about 11 to 13 million francs per year generation, so in borrowing Swiss francs we saw ourselves as balancing our cash flow. In other words, we have a Swiss franc generation that could be used to service this debt. So in cash flow terms we are really balancing our exchange situation.

[Translation]

M. C.I. Taylor: Moins d'espace pour les jambes. Nous allons utiliser ces petits appareils pour encore quelques années pendant cette décennie, et ne prévoyons pas les remplacer pour le moment. Nous allons donc les conserver, et en plus, nous disposons des 727. Nous remplacerons cependant certains des DC-8 par les 767 parce que ces derniers sont plus économiques, et nous changerons les moteurs de certains des appareils cargos, mais pour l'essentiel, nous conserverons la même flotte.

M. Ellis: Merci monsieur Taylor. J'ai une autre question à poser. J'aimerais aborder un autre domaine auquel j'aimerais revenir au second tour. Cependant, j'aimerais que vous me donnez d'abord une réponse au sujet de vos nouvelles entreprises de financement à l'étranger. Je crois que vous avez emprunté environ 100 millions de Francs suisses. Pouvez-vous me préciser le taux auquel on vous les a accordés? Aussi, d'après vous, quel est le risque de fluctuation de cette devise par rapport à cet emprunt?

M. C.I. Taylor: Monsieur Ellis, si vous me permettez, je vais encore demander à M. Reid de répondre à cette question car il connaît ce dossier de très près.

M. W. Reid: Oui monsieur Ellis. L'intérêt nominal était de 6.25 p. 100 et les obligations ont été émises à 99.50 p. 100, ce qui nous donnait un produit d'environ 6.28 p. 100. Bien entendu, on n'a rien sans rien. Ce taux très faible que nous avons obtenu en Suisse, qui est de bien inférieur à celui s'appliquant, par exemple, aux fonds américain, soit 15 p. 100 ou aux fonds canadiens, soit 16 ou 16.50 p. 100 est quelque peu neutralisé par le risque de fluctuation du change comme vous l'avez fort justement noté, monsieur Ellis.

Personne ne nierait que ce risque existe, mais nous nous sommes penchés sur cette question avec nos conseillers, et nous estimons qu'il y a de bonnes chances pour que le risque relatif au taux de change, s'il est échelonné sur une période de 10 ans, n'affecte pas l'économie d'intérêts que nous réalisons maintenant. Pour cela, il faudrait que la valeur du Franc suisse augmente d'environ 130 p. 100 sur 10 ans, pour correspondre au taux qu'il nous faudrait ordinairement payer si nous avions emprunté des dollars. Or, nos conseillers d'Amérique du Nord et d'Europe sont d'avis que cela est peu probable. Bien entendu, il n'y a aucune garantie à cela, mais nous en sommes convaincus.

M. Riis: Étant donné que je ne peux plus vous poser d'autres questions pour le moment, êtes-vous disposé à me dire plus tard quelle méthode vous comptez utiliser pour obtenir les fonds nécessaires pour couvrir cela? J'y reviendrai.

M. W. Reid: Dans la situation actuelle, certaines de nos opérations courantes créent effectivement une assez bonne quantité de francs suisses, entre environ 11 et 13 millions par année. Notre emprunt de francs suisses nous a donc permis d'équilibrer notre marge de financement. Autrement dit, les francs suisses que nous créons peuvent être utilisés pour rembourser cette dette. Cela signifie donc que nous équilibrerons notre situation en matière de taux de change.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Harquail.

Le vice-président: Merci beaucoup. M. Harquail.

[Texte]

Mr. Harquail: Mr. Chairman, leading off for the government, I too want to join Mr. Ellis in welcoming Mr. Taylor and his officials to Parliament this morning.

I want to spend a very brief time asking a question about Mirabel. I have no intention of getting involved with the current debate that is going on, only to seize the occasion, Mr. Chairman, to pick up on what the president said when he used the word efficiency. We have heard an awful lot in the last five or six years about the gloom and doom and the pessimism of opposition members and other Canadians who have painted this structure as being totally unnecessary and not being a good airport.

We were there last autumn with the Transport Committee, and I was quite impressed with André Dumas' explanations and tour of the handling of cargo and the efficient modern handling capacity of that airport. I wonder if you wanted to tell the committee your own observations and views about the efficiency of that airport?

Mr. C.I. Taylor: That you, Mr. Harquail. What I said, and would repeat, is that the airport, for the operation that it is currently designated, is operating efficiently. In other words, as an international airport for long haul flights, as an airport for all cargo operations, the facilities at Mirabel operate very effectively for the airline.

Mr. Harquail: So you agree with the statement of some other airlines and other pilots that it is one of the most efficient or one of the best operated airports, one of the best, say, in North America?

Mr. C.I. Taylor: I do not think anyone in the airline industry has ever questioned the technical efficiency of the airport per se. It is a new airport with the newest in developments. It is a 24 hour a day airport because of the region it is located in, which means it is good for cargo. There are facilities for long-haul flights going overseas and customs clearance.

Mr. Harquail: So you would say, then, that service to your airline for oceanic flights at Mirabel is first class?

Mr. C.I. Taylor: The service on Air Canada is always first class.

Mr. Harquail: Yes. I am talking about Mirabel, though. The subject I had introduced to you as president of the airline company is Mirabel. We assume you always maintain a very high level of service on Air Canada, and I might congratulate you on that. In recent years you have increased the very high standard of service on your airline. But my question was relating to your views as president of that corporation as to how they handle your airline at that airport. Is it a first-class service?

[Traduction]

M. Harquail: Monsieur le président, en tant que premier intervenant du parti gouvernemental, je tiens à me joindre à M. Ellis pour souhaiter la bienvenue à M. Taylor ainsi qu'à ses collègues.

Je voudrais poser une brève question au sujet de Mirabel. Je n'ai pas l'intention de m'engager dans la discussion actuelle à ce sujet, mais seulement de profiter de l'occasion qui m'est offerte, monsieur le président, pour parler de l'efficacité, dont M. Taylor a parlé. Ces dernières 5 ou 6 années, nous avons entendu beaucoup de propos très pessimistes des députés de l'opposition et d'autres Canadiens, qui ont affirmé que cette installation était tout à fait inutile et mal conçue.

Or, l'automne dernier, le comité des Transports s'y est rendu, et j'ai été fort impressionné par les explications que nous a donné M. André Dumas ainsi que par un tour que nous avons fait des services de manutention des marchandises et des autres installations de manutention modernes de cet aéroport. Pouvez-vous nous dire, ce que vous, vous pensez de l'efficacité de Mirabel?

M. C.I. Taylor: Merci monsieur Harquail. Ce que j'ai dit et répétrai, c'est que cette installation fonctionne de façon efficace aux fins prévues. Autrement dit, en tant qu'aéroport international pour les vols long-courriers, en tant qu'aéroport de fret, les installations de Mirabel fonctionnent très efficacement pour notre compagnie.

M. Harquail: Par conséquent, vous reprenez donc à votre compte les propos de certaines autres sociétés aériennes et d'autres pilotes d'après lesquels il s'agit d'un des aéroports les plus efficaces et les mieux administrés, enfin l'un des meilleurs en Amérique du Nord?

M. C.I. Taylor: Je crois que personne dans notre industrie n'a jamais contesté l'efficacité technique de l'aéroport. C'est une installation nouvelle dotée des caractéristiques les plus modernes. Il fonctionne 24 heures par jour en raison de sa situation géographique, ce qui est bon pour le transport des marchandises. On y trouve également les installations nécessaires pour les vols longs-courriers et transatlantiques, ainsi que des services de douanes.

M. Harquail: D'après vous donc, les services offerts à votre entreprise de Mirabel pour ce qui est des vols transocéaniques sont tout à fait satisfaisants?

M. C.I. Taylor: Les services à Air Canada sont toujours tout à fait satisfaisants.

M. Harquail: Oui. Je parle cependant de Mirabel. C'est ce sur quoi je vous interrogeais en tant que président d'une société aérienne. Prenons pour acquis que vous maintenez toujours un très bon service à Air Canada, ce dont je pourrais vous féliciter. Ces dernières années, vous avez même réussi à améliorer vos normes de service déjà très élevées. Cependant, je voulais savoir ce que vous pensiez en tant que président de votre entreprise, de la façon dont on s'occupe d'elle, de l'aéroport même. Les services qu'on vous offre sont-ils de tout premier ordre?

[Text]

Mr. C.I. Taylor: We operate our own flights through that airport and they operate very efficiently, although at a somewhat higher cost than they would operate somewhere else. But from the standpoint of technical efficiency it is a very effective airport.

Mr. Harquail: We know there are a lot of people who would say we do not need three or four Mirabels, and I agree with that. You would say for the Mirabel we have in Canada that it is a good airport, that it services your airline well, and that it is an excellent service, fair, or poor?

Mr. C.I. Taylor: The point I made, Mr. Harquail, was that for the flights that now operate from Mirabel, which are the international overseas flights and all cargo flights, it operates as a very effective and efficient airport.

Mr. Harquail: In this democratic country of ours we are all entitled to our own personal views; I am interested in yours as president of an airline company. As Canadians we are often reluctant to say something good about things when they are good. I personally feel it is a good airport, and I am prepared to say it. I wanted to know if you are also of like mind. As a Canadian, as president of a very important Canadian corporation, being Air Canada, would you have the muster to say it out and say either yes or no.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Harquail, I do not think we have ever criticized Mirabel from the standpoint of being an efficient airport. The comments that I have made have related to how many airports there were in the Montreal area.

• 1005

Mr. Harquail: I just wanted to get your views on that because as I say, it concerns me from time to time, that for one reason or other people who are in the business are silent about an issue such as that, and I am just fed up after the last five or six years of hearing people say that Mirabel should be put off onto an island or just floated down the St. Lawrence River and forgotten about as being a very bad deal. I do not agree with that.

Coming back to your own airline, I wonder if you could tell the committee, Mr. Taylor, something about the question of profit-making versus providing service to all Canadians. How do you rationalize and how do you handle the question of profit? There was an indication in the legislation back in 1977, and we know that during the days of the previous minister of transport—to operate on a profit basis. Obviously, any taxpayer, including myself, wants to see corporations operating at a profit, especially Crown corporations such as CN and yourselves. And I have had the occasion in this committee to congratulate you in bringing in profits before, but to what degree do you balance that in terms of meeting an element of your first mandate as a corporation; that is, to provide service to all Canadians with regard to the difficult situation in the economy today? Where do you draw the line in cutting back and eliminating services to attempt or to endeavour to main-

[Translation]

M. C.I. Taylor: C'est nous-mêmes qui administrons nos vols à cet aéroport, et cela se passe très efficacement, même si cela nous coûte plus cher qu'ailleurs. Toutefois, l'aéroport est très efficace au plan technique.

M. Harquail: Nous n'ignorons pas qu'un bon nombre de gens disent qu'il n'est pas nécessaire de nous douter de trois ou quatre autres Mirabel, ce avec quoi je suis d'accord. Cependant, d'après vous, l'aéroport de Mirabel fonctionne bien, les services qu'il offre à votre entreprise sont satisfaisants, enfin, les services sont excellents, acceptables ou faibles?

M. C.I. Taylor: Monsieur Harquail, ce que j'ai dit, c'est que Mirabel est un aéroport très efficace pour ce qui est des vols que nous y avons, c'est-à-dire les vols internationaux outre-mer et tous les vols cargo.

M. Harquail: Dans un pays démocratique comme le nôtre, nous avons tous le droit d'avoir notre propre avis, et j'aimerais connaître le vôtre en tant que président d'une société aérienne. En tant que Canadiens, nous hésitons souvent à nous congratuler au sujet de ce que nous faisons de bien. Pour ma part, j'estime qu'il s'agit d'un bon aéroport, et je suis disposé à le dire. J'aimerais savoir si vous êtes du même avis. En tant que Canadien, en tant que président d'une société canadienne très importante, Air Canada, aurez-vous le cran de vous prononcer là-dessus sans équivoque par oui ou non.

M. C.I. Taylor: Monsieur Harquail, je ne crois pas avoir jamais critiqué Mirabel pour ce qui de son efficacité. Les observations que j'ai faites portaient sur le nombre d'aéroports situés dans la région de Montréal.

M. Harquail: Je voulais que vous me donniez votre avis là-dessus, car de temps à autres, je suis préoccupé par le fait que pour une raison ou une autre, les gens qui oeuvrent dans ce domaine restent cois, j'en ai assez d'entendre depuis 5 ou 6 ans, des gens dire qu'on devrait reléguer Mirabel aux oubliettes ou le laisser voguer dans le St-Laurent comme une mauvaise affaire. Je ne suis pas d'accord.

Pour revenir à votre propre société aérienne, monsieur Taylor, pouvez-vous nous dire quelque chose de la rentabilité en fonction des services à fournir aux Canadiens. Quelle est votre attitude là-dessus ainsi qu'à l'égard de la question des bénéfices? La loi de 1977 et le précédent ministre des Transports recommandaient qu'on réalise des bénéfices. Evidemment, tout contribuable, moi y compris, veut que les entreprises soient rentables, surtout les sociétés de la Couronne comme le CN et vous-même. D'ailleurs, j'ai déjà eu l'occasion de vous féliciter ici même d'avoir réalisé des profits, mais quelles priorités accordez-vous à cela compte tenu de votre mandat en tant que société, c'est-à-dire de fournir des services à tous les Canadiens dans notre situation économique difficile? Jusqu'où allez-vous pour ce qui est de diminuer les services ou de les éliminer afin de conserver votre rentabilité et de présenter des états financiers impressionnantes à la législature?

[Texte]

tain a high profit to present an impressionable balance sheet to Parliament?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Harquail, I suppose that is the question that occupies the minds of the Air Canada management team more than any other today. When an industry is growing or an airline is growing and there is growth everywhere, the task of the balance between service and profit is somewhat easier because you know that you cannot make a profit unless you provide good service; you want to keep your customers coming back and you want to have a good share of the market. So it is a question then of dealing with growth and moving your asset base around to capitalize as much as possible on where the growth is and where the profit is.

Mr. Harquail: I see on page 2 of your statement you say:

We have achieved the position we are in without government guarantees of debt and we plan to continue to borrow money in the commercial markets.

That is fine and congratulations on that, but also, as you know, it is provided in the act that the government and the Minister of Finance stand ready to provide you any of these guarantees and any finances you require. I just wonder how far you go....

I would like to shift my questions to Atlantic Canada and specifically to learn from you the philosophy and policy and the position of your company with respect to taking whatever steps are necessary in the planning policy to provide expanded service to any given part of Canada. What is the present situation in 1982 and in the short-term future for maintaining or increasing the air passenger service into the Atlantic Canada area?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Harquail, I had not quite finished my general discussion with respect to your first question. If I could, I would like you to bear with me for a moment.

Mr. Harquail: By all means.

Mr. C.I. Taylor: In the current environment in which the markets are declining and the economy is declining—and we have seen all the evidence of that—it becomes a very delicate balancing act for the management to continue to maintain what I have said is a commitment that we have which I think is far greater—and I believe I am agreeing with you. As a Crown corporation, our commitment is far greater to service in the long term to the communities than carriers whose sole commitment is to the balance sheet.

In fact, I guess 1982, where we have chalked up our largest loss in the first quarter and where we will have trouble, I suspect, retaining a profit, is a good example of that. We feel we have this commitment and we must be there in these markets, like Atlantic Canada or the west or central Canada, when the economy turns back up. So what we do is that we try

[Traduction]

M. C.I. Taylor: Monsieur Harquail, je crois que cette question préoccupe les administrateurs d'Air Canada plus que toute autre en ce moment. Lorsqu'une industrie ou une compagnie aérienne est en expansion dans une période générale de croissance, il est plus facile d'équilibrer les services et les bénéfices car on n'ignore pas qu'il est impossible de réaliser des profits à moins de fournir un bon service. On tient à ce que les clients reviennent et à s'assurer une bonne part du marché. Il s'agit donc de tenir compte de la croissance et de déplacer ses avoirs de façon à capitaliser le plus possible dans les domaines où il y a croissance et où il est possible de tirer des bénéfices.

M. Harquail: Je vois à la page 2 de votre déclaration les propos suivants et je cite:

Notre position actuelle, nous l'avons atteinte sans que l'État ne garantisse les emprunts ni n'injecte de nouveaux capitaux, et nous avons l'intention de continuer à emprunter sur les marchés financiers commerciaux en nous prévalant de nos résultats et de notre bilan.

C'est très bien et je vous en félicite, mais vous n'ignorez pas que la loi prévoit que le gouvernement et le ministre des Finances peuvent vous fournir les garanties d'emprunt et tous les capitaux dont vous auriez besoin. Je me demande jusqu'où vous allez....

J'aimerais maintenant vous interroger au sujet de la région de l'Atlantique, et vous demander quelle est l'attitude de la politique de votre société quant aux mesures à prendre pour étendre davantage vos services dans n'importe quelle région du Canada. A l'heure actuelle, et à court terme, quels sont vos projets pour ce qui est du maintien ou de l'expansion des services de transport des passagers dans la région de l'Atlantique?

M. C.I. Taylor: Monsieur Harquail, je n'avais pas tout à fait fini de répondre à votre première question. Si vous permettez, j'aimerais que vous m'écoutez encore un moment.

M. Harquail: Certainement, je vous en prie.

M. C.I. Taylor: Dans la situation actuelle, où les marchés et l'économie sont à la baisse, ce dont nous avons tous eu des preuves, il devient très difficile pour les services d'administration d'équilibrer les choses et de continuer à concrétiser notre engagement, qui est l'aspect le plus important de notre mandat. À cet égard, je suis d'accord avec vous. En tant que société de la Couronne, nous accordons en effet plus d'importance aux services à long terme aux collectivités de notre pays que ne le font certains transporteurs dont les seuls soucis sont d'équilibrer leur bilan.

De fait, je crois que 1982 en sera un bon exemple, car c'est l'année où nous avons accusé notre perte la plus importante dans le premier trimestre, et je crois que nous aurons des difficultés à faire des bénéfices. Nous nous sentons cependant engagés vis-à-vis du public, et nous devons être présents sur des marchés comme la région de l'Atlantique ou l'Ouest ou

[Text]

to be as efficient as we can in the light of these economic pressures by turning our asset base over as efficiently as we can. For example, in the communities the size that we have in Canada, frequency of service is very important. We have large numbers of communities in Canada of less than 200,000 people where the air service is better than it is anywhere else in the world, almost. So in response to Mr. Ellis' question, this is why we want to retain the DC-9s in our fleet—35 of them—because we know they are the most efficient airplane, at 100 passengers each, to service those routes. Even though one might like to use a slightly larger airplane, one would have to cut down on the frequency.

• 1010

Mr. Harquail: Excuse me. I do not want to interrupt what you are saying in answer to the two aspects of that question, but since you have emphasized the DC-9, could you also then—while you are talking about the economies and the efficiency—mention the safety. Do you remember, not a long time ago there was a problem of inspection, and the whole question—I know that has been improved, but I would like you to comment this morning before this committee as to what the status is on that now. What are your views, not only in refurbishing the interior, but on the safety aspect of continuing that fleet for long periods of time?

Mr. C.I. Taylor: I have complete confidence in the safety of that fleet of airplanes and in that class of airplane, the DC-9. As it is being refurbished, it is being upgraded in various technical areas of the airplane. Anytime you get the airplane in the hangar for that long a period of time, you want to make other modifications to it. I have complete confidence in that airplane, in that class of airplane, in the Air Canada fleet in terms of safety.

What we are trying to do then, Mr. Harquail, in times like this, is to provide that very delicate balance. First of all, we have this commitment for service. We also have a commitment to be efficient. In 1982, I suspect we are giving far more attention to the commitment for service than we are to the commitment to profit because we will be unlikely to turn a profit to any extent this year. It is always a delicate balance. I believe that our commitment is evidenced by the way we have approached the services that we have operated, by the fact that when we go into a community we provide services by and large seven days a week, not just five as some carriers do. Granted, we do cut back on frequency in low periods, but we still maintain at least two-a-day to three-a-day frequency in the communities. Of course, as I say, this is where we are using the smaller aircraft, because that is by and large where you get into the service requirements. It is not in the heavy, high-density routes that you get into the service requirements.

Mr. Harquail: On that point then, Mr. Chairman, I would like to learn from the president why it is that a company such

[Translation]

encore le centre du Canada lorsque l'économie connaîtra un regain. Nous nous efforçons donc d'être le plus efficace possible compte tenu des pressions économiques qui s'exercent sur nous en utilisant nos avoirs de la façon la plus efficace possible. Par exemple, dans nos collectivités canadiennes, la fréquence est un aspect très important du service. Il y a un nombre très élevé de collectivités canadiennes qui comptent au moins 200,000 personnes, où le service aérien est supérieur à ce qu'il est n'importe où dans le monde, enfin presque. Par conséquent, en réponse à la question de M. Ellis, c'est pour cela que nous voulons conserver les 35 DC-9 de notre flotte, car nous savons que ce sont les appareils les plus efficaces pour ce qui est de desservir ces régions et parce qu'ils transportent 100 passagers chacun. Même si nous voulions acquérir un appareil légèrement plus gros, cela nous forcerait à diminuer la fréquence des vols.

M. Harquail: Excusez-moi. Je ne veux pas vous interrompre, mais étant donné que vous avez parlé de DC-9 à propos de l'aspect économique et de l'efficacité, peut-on aborder aussi celui de la sécurité? Vous devez vous souvenir qu'il n'y a pas très longtemps, il existait un problème sur le plan de l'inspection, et même s'il y a eu des améliorations, j'aimerais que vous nous disiez ce matin où en est la question. J'aimerais donc savoir ce que vous pensez non seulement de la rénovation des intérieurs mais aussi de l'aspect sécurité s'agissant d'appareil âgés.

M. C.I. Taylor: J'ai toute confiance quant à la sécurité qu'offre les appareils de notre flotte dont les DC-9. D'ailleurs, au fur et à mesure qu'on en refait l'intérieur, on leur apporte diverses améliorations techniques. Chaque fois qu'on immobilise un avion dans un hangar pour une période aussi longue, on y apporte naturellement des modifications. Cela dit, j'ai tout à fait confiance dans cette catégorie d'appareils et dans la flotte d'Air Canada pour ce qui est de la sécurité.

Monsieur Harquail, dans les circonstances économiques que nous connaissons, nous nous efforçons de maintenir cet équilibre très délicat. Premièrement, nous nous sommes engagés à fournir un service mais aussi à être efficaces. En 1982, je crois cependant que nous accordons beaucoup plus au service qu'aux bénéfices car il est très peu probable que nous en réalisions beaucoup cette année. De toute façon, il s'agit toujours d'un équilibre délicat. Enfin, je crois que notre engagement est illustré par la façon dont nous avons offert nos services, par le fait que lorsque nous desservons une collectivité, nous fournissons les services sept jours par semaine en général, et non seulement cinq jours comme certains transporteurs. J'admet qu'il y a moins de vols pendant les périodes creuses, mais nous assurons tout de même deux ou trois vols par jour aux agglomérations desservies. Bien entendu, comme je l'ai déjà dit, c'est là que nous utilisons des appareils plus petits, conformes aux besoins. Ce n'est pas sur les lignes très fréquentées que se rencontre ce problème des besoins.

Mr. Harquail: Si tel est le cas, monsieur le président, j'aimerais que le président Taylor nous dise pourquoi une entreprise

[Texte]

as his, with his capacity, would not bother to at least attempt to study, question, investigate, the possibilities of providing that kind of service to areas such as northern New Brunswick, which is part of Atlantic Canada and which has never had any consideration by Air Canada? We, in 1982, still have to travel six to seven hours over very desperate road conditions to the capital of Fredericton. If I want to go to Halifax, I have to fly from Charlo to Montreal, and backhaul Montreal to Halifax, Halifax to Montreal and then to Charlo. I think you can appreciate, with your experience of travel, this ridiculous situation.

In this modern day of competitiveness, and what-are-you-doing-for-me, Jack, I do not find that I am terribly impressed with the performance of Air Canada in even bothering to speak with people like elected members of Parliament and other elected representatives, MLAs and regional development people, who want to support the industrial and commercial and tourism infrastructure that is developing in those regions. Not even a word, not even as much by your leave to even look into the possibility of helping that part of Canada.

There are over 140,000 people in that area, and if you take in that element of Gaspé, leading over from the Bay de Chaleur, you could add to that figure. That has been a question I have been wanting to ask you for some years now. I think maybe this morning would be a good opportunity to find out what your position is on that, and why it is that we do not seem to get equal treatment or what I would even call fair treatment in terms of some other parts of Canada, whether it is in Saskatchewan or British Columbia—some of the far reaches of British Columbia where we have difficulties in travel, and have to go by air.

We too would like to catch up to the eighties and travel by air. What is your response to that situation that exists in that part of Atlantic Canada in trying to get our people to Halifax and Fredericton out of northern New Brunswick?

The Vice-Chairman: That was your last question.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Harquail, in addition to doing the other things that I talked about, of operating with our commitment for service and in contemplation of profit and efficiency, we also operate within the context of an aviation policy in Canada in which carriers have been designated, if you will, areas and fields of operation and classes of service. We have a system of regional air carriers in Canada, and even though I have been accused in the press recently of wanting to structure an Aeroflot in Canada that is not true. In Atlantic Canada we have a regional carrier that, I believe we have helped build to the level of operation that it has—starting out with Maritime Central and EPA—by working co-operatively with them and having routes in the Maritimes, which I am very familiar with and—

[Traduction]

comme la sienne disposant d'autant de ressources, n'essaierait pas au moins d'étudier la possibilité d'accorder ce genre de service dans des régions comme le Nord du Nouveau-Brunswick, qui fait partie de la région atlantique et n'a jamais été envisagé comme région à desservir par Air Canada. En 1982, nous devons encore voyager pendant six ou sept heures sur de très mauvaises routes pour nous rendre à Fredericton. Si nous voulons aller à Halifax, nous devons prendre un avion de Charlo à Montréal puis de Montréal à Halifax, puis faire l'inverse au retour. Je crois que compte tenu de votre expérience, le ridicule de cette situation ne vous échappe pas.

A notre époque de concurrence et d'exigence, je ne suis pas tellement impressionné par Air Canada qui ne s'est pas donné la peine de rencontrer les députés fédéraux ou provinciaux et les personnes intéressées au développement régional et au développement de l'infrastructure industrielle, commerciale et touristique de ces régions. Vous ne nous avez pas dit un seul mot, vous n'avez pas du tout envisagé de venir en aide à cette partie du Canada.

Or, 140,000 personnes y habitent, et si vous y ajoutez les régions limitrophes de la Gaspésie près de la Baie des Chaleurs, on pourrait encore en ajouter. C'est une question que je veux vous poser depuis quelques années déjà. Je crois que la circonstance est donc peut-être indiquée ce matin pour que vous nous disiez quelle est votre position à cet égard, et pourquoi nous ne semblons pas avoir été traités sur un pied d'égalité ou avoir reçu un traitement équitable par comparaison à certaines autres régions du Canada, qu'il s'agisse de la Saskatchewan ou de la Colombie-Britannique. En effet, certaines des régions éloignées de la Colombie-Britannique doivent être reliées par transport aérien étant donné que les routes sont mauvaises.

Nous aussi, nous aimerais entrer de plein pied dans les années 80 et voyager par avion. Quelle est votre réponse eu égard à la situation de la région de l'Atlantique, c'est-à-dire de ce qu'il faut faire pour se rendre du Nord du Nouveau-Brunswick à Halifax et Fredericton?

Le vice-président: C'était votre dernière question.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

M. C.I. Taylor: Monsieur Harquail, à part les autres choses dont j'ai parlé, c'est-à-dire notre engagement à desservir la population et notre souci de réaliser des bénéfices et d'être efficaces, il y a aussi le fait que nous fonctionnons dans le cadre d'une politique aérienne donnée au Canada, et cette dernière attribue à certains transporteurs certaines régions, certains domaines d'activités et catégories de service. Il y a un système de transporteurs aériens régionaux au Canada et même si la presse m'a récemment accusé de vouloir édifier une Aeroflot au Canada, ce n'est pas vrai. Nous avons dans les provinces de l'Atlantique un transporteur régional que nous avons aidé à prendre de l'expansion. Il s'agissait au début du *Maritime Central* et de la *EPA*. Nous avons travaillé en collaboration avec eux et offert des routes dans les Maritimes, que je connais très bien et . . .

[Text]

• 1015

Mr. Harquail: Including joint fares?

Mr. C.I. Taylor: We have some joint fares now, too. We have been working with these carriers to try to ensure that there is a good network of air services in the region.

EPA has certain responsibilities in that region. They have formed a new carrier, called Air Maritime. We have not opposed the formation of that carrier because it is within the wishes of aviation policy, because it will be operated with a class of airplane that will make service possible to the smaller communities. The four Atlantic provinces, I think, have something like 13 international airports for the population there. The distances are great yet they are small, because of how you have to get there—as you have explained—so it requires various levels of service. We are trying to integrate and co-operate and help in the provision of the total level of service to the communities. We now have three carriers to try to integrate our services with—ourselves, EPA and the new carrier.

Mr. Harquail: Do you support the new Air Maritime carrier?

Mr. C.I. Taylor: We support that level of carrier for Atlantic Canada, because we believe the numbers of communities that are there, the remoteness in terms of surface structure of roads related to air miles—the air miles are relatively short but by surface structure roads it is fairly long. There is a place for a carrier operating propellered aircraft today to provide services to these other communities. It is a question of integration, Mr. Harquail, in that region and we are trying to find our place without over-domination and still provide an opportunity for the other carriers to fulfil their role.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Benjamin.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I only have two or three questions for Mr. Taylor. One comment about Mirabel: I thought of an alternative solution for Mirabel and now I have thought of a second one. The first one was that the United States is going to build a new embassy in Ottawa and Canada is going to build a new one in Washington—saw the terminal building in half at Mirabel and use one for a Canadian embassy in Washington and the other half for the American embassy up here.

The other solution I thought of was—

An hon. Member: You had better check with Arthur Erickson.

Mr. Benjamin: Yes, and that would save the architect's fees in Washington.

The other solution would be just to build a runway 40 miles long connecting Dorval to Mirabel and then the planes could land and take off at both at the same time. Anyway . . .

[Translation]

M. Harquail: Est-ce que vous aviez des tarifs communs?

M. C.I. Taylor: Nous en avons quelques uns maintenant et nous avons collaboré avec ces transporteurs pour construire un bon réseau de services aériens dans la région.

La EPA a certaines responsabilités dans le secteur également. Elle a créé une nouvelle compagnie appelée Air Maritime. Nous ne nous sommes pas opposés à la création de cette compagnie, parce que cela correspond à la politique de l'aviation et que la société se servira d'avions qui pourront desservir des collectivités plus petites. Je crois que les quatre provinces de l'Atlantique ont quelques 13 aéroports internationaux. Les distances sont grandes et la population est peu nombreuse. Il est donc nécessaire d'avoir plusieurs niveaux de services. Nous essayons d'intégrer et de coordonner tous les services offerts aux collectivités. Nous avons maintenant trois transporteurs qui essaient d'intégrer leurs services, nous-mêmes, l'EPA et le nouveau transporteur.

M. Harquail: Appuyez-vous le nouveau transporteur Air Maritime?

M. C.I. Taylor: Nous appuyons ce genre de transporteur pour les provinces de l'Atlantique, parce que nous croyons qu'il est justifié compte tenu du nombre de collectivités, et de leur isolement si l'on compare la distance en milles terrestres à la distance en milles aériens. Les avions à hélices ont donc un rôle à jouer de nos jours, en desservant ces petites collectivités. C'est une question d'intégration, monsieur Harquail, et nous essayons de nous insérer dans le système sans pour autant le dominer, en laissant aux autres transporteurs l'occasion de jouer leur rôle.

Le vice-président: Merci, monsieur Harquail.

Monsieur Benjamin.

M. Harquail: Merci, monsieur Taylor.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je n'ai que deux ou trois questions à poser à M. Taylor. Je voudrais tout d'abord faire une observation au sujet de Mirabel. J'avais déjà songé à une solution possible pour cette affaire, et je viens de penser à une deuxième. Ma première solution était que comme les États-Unis doivent construire une nouvelle ambassade à Ottawa et que le Canada veut en construire une également à Washington, on pourrait scier l'aérogare en deux, à Mirabel, et en utiliser la moitié comme ambassade canadienne à Washington, l'autre moitié comme ambassade américaine ici.

L'autre solution à laquelle j'ai pensé était . . .

Une voix: Il faudrait que vous en parliez à Arthur Erickson.

M. Benjamin: Oui, et cela nous permettrait d'économiser les frais d'architecte à Washington.

L'autre solution serait de construire une piste de 40 milles de long reliant Dorval à Mirabel pour que les avions puissent

[Texte]

Mr. Harquail: Is that a policy of the NDP, to develop that kind of transportation linkage?

Mr. Ellis: Even if the architect is chosen, this assignment would be just as good as well.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Air Canada had proposed some air fares for the fall and winter of 1981-82, which has given people in Winnipeg access to cheap charter rates out of Toronto to sun destinations, such as St. Lucia. In August, Wardair applied to the CTC asking the commission to require Air Canada to increase those fares in order to protect them from that kind of price competition. The CTC accepted Wardair's application and required you to raise your fares. People who had arranged trips on the basis of fares published in pamphlets had to pay more. That situation, I understand, is still under review—or have there been any further submissions by yourselves to the CTC? What would you like to see done? Would you like to be able to quote connector fares below regular economy fares? And do you think Wardair should get this kind of protection from price competition?

Mr. C.I. Taylor: Thank you very much, Mr. Benjamin. I will ask Pierre Jeanniot to respond to that, because he has been deeply involved in this whole question and he can perhaps give you more specific answers than I can.

• 1020

Mr. Pierre J. Jeanniot (Executive Vice-President and Chief of Airline Operations, Air Canada): Mr. Benjamin, quite correctly, last winter as we mounted a number of sun charter programs, we applied to the Canadian Transport Commission for authority on a number of connector fares, and some were granted on some limited sectors. Subsequently, as we expanded the program, Wardair did apply, they did contest the position, and the CTC withheld its approval. We restructured the program and there was some inconvenience, quite rightly, to some customers, some disappointment. Whether or not it was being considered as unfair competition, I do not know. We have since restructured the program and it was quite successful on those operating last winter. We do plan to have a similar program in the coming winter. It will have some operation out of Winnipeg. I cannot be too specific as to the destinations at this point in time, but there will be some destinations out of Winnipeg and western Canada.

At this point we have not reapplied for a series of connector fares. We have been attempting build smaller programs out of more numerous communities, but admittedly this is difficult. What we were trying to do with these connector fares was enable those communities that were in fact too small a market base to have dedicated programs to various southern destinations to participate in the nearest other community. We do intend to re-examine the question and see whether a slightly modified formula may prove to be more acceptable to the CTC.

[Traduction]

atterrir et décoller des deux endroits en même temps. De toute façon . . .

M. Harquail: Est-ce que c'est une politique du NPD, ce genre de raccord?

M. Ellis: Même si l'on a déjà choisi l'architecte, ce projet est aussi bon que l'autre.

M. Benjamin: Monsieur le président, Air Canada avait proposé pour l'automne et l'hiver 1981-1982 des tarifs qui auraient permis aux habitants de Winnipeg de se rendre à Toronto pour moins cher, et de là partir pour le Sud et des endroits de villégiature comme Ste-Lucie. En août, Wardair a demandé à la CCT d'exiger qu'Air Canada augmente ses tarifs pour la protéger de cette concurrence au niveau des prix. La CCT a accepté la demande de Wardair et a exigé que vous augmentiez vos tarifs. Ceux qui avaient déjà retenu des billets aux prix publiés dans les brochures ont dû verser un supplément. Je crois que cette question est toujours à l'étude. Avez-vous fait d'autres demandes à la CCT? Que faudrait-il faire selon vous? Voulez-vous pouvoir offrir des tarifs de correspondance inférieurs aux tarifs ordinaires en classe économique? Pensez-vous que Wardair devrait obtenir ce genre de protection contre la concurrence des prix?

M. C.I. Taylor: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Je demanderais à Pierre Jeanniot de vous répondre, parce qu'il s'est beaucoup occupé de cette question et qu'il peut vous donner plus de détails que moi.

M. Pierre J. Jeanniot (vice-président général et chef des affaires aériennes, Air Canada): Monsieur Benjamin, lorsque nous avons, l'hiver dernier, organisé nos vols nolisés vers le sud, nous avons demandé à la Commission canadienne des transports d'approuver un certain nombre de tarifs de correspondance dont certains nous ont été accordés pour des secteurs limités. Par la suite, lorsque nous avons augmenté ce programme, Wardair a présenté sa demande et a contesté notre position. La CCT a maintenu son approbation. Nous avons structuré notre programme ce qui a quelque peu incommodé certains de nos clients et entraîné des désappointements. Je ne sais pas si l'on trouvait que c'était une concurrence déloyale. Depuis lors, nous avons restructuré le programme qui a remporté un franc succès l'hiver dernier. Nous prévoyons avoir un programme semblable l'hiver prochain. Certains vols partiront de Winnipeg. Je ne peux pas vous donner de détails quant aux destinations pour le moment, mais il y aura des vols qui partiront de Winnipeg et de l'Ouest canadien.

Nous n'avons pas encore soumis de demande pour les tarifs de correspondance. Nous avons plutôt essayé de mettre sur pied des programmes plus petits en partance d'endroits plus nombreux, mais c'est difficile. Ce que nous essayons de faire avec les tarifs de correspondance, c'est de permettre aux collectivités qui sont trop petites pour avoir des vols à destination du sud, de prendre les vols en partance de la ville la plus proche. Nous avons l'intention de réétudier la question et de voir si une formule légèrement modifiée ne serait pas plus acceptable pour la CCT.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is strange that a few months ago when we were dealing with domestic air policy, and a year or more ago when Wardair was asking for domestic charters and cargo transcontinental routes, even people on this committee said that was great idea because it would be a saving for the travelling public and there would be more competition. But when Air Canada put in some competition, more saving to the public, all of a sudden that is terrible and Wardair is now grumbling to have the government or the CTC disallow Air Canada's half-price seat sale. Have they launched any formal action to have Air Canada raise its rates? Have they made any formal attempts to have you raise those fares?

Mr. Jeanniot: No. Of course, the summer seat sale has been matched where it mattered by the other scheduled Canadian carriers but there is no ongoing action, as far as I am aware of, to get this disallowed. There is always concern, I think, by competitive carriers when there are new prices announced, and although it can be a concern, I think most carriers have found ways of adjusting.

Mr. Benjamin: You do not have to read them off now, but I suspect you have them, and I wondered if you could leave us any of your statistics regarding the efficiency of Air Canada in moving people and so forth, as compared to performance in the United States airlines in their new unregulated regime. We had a great deal of discussion in this committee, when we were dealing with domestic air policy, about the pros and cons of deregulation, and I would be interested in seeing some comparative figures, whatever kind you have, and not only as between Air Canada and other Canadian airlines but also as between Air Canada and the U.S. majors, at least, so we could have more to go on because I doubt that the argument of regulation versus deregulation is going to end very soon and it would be useful to have all the figures we can.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Benjamin, we will table some data with the committee, and I will comment on the areas where I suspect we will table data.

Also, I cannot resist a little bit of a plug in the fact that last year the airline industry awarded Air Canada its technical management award on which we were very grateful to have the salutations of this committee. We got a gold medal.

• 1025

In the area of fuel efficiency, we are considered to have one of the most fuel-efficient fleets and procedures in the industry. In terms of on-top performance, we are constantly within the top two or three of the world, sort of month by month and, in many cases at the top even operating in the climatic conditions in the wintertime. On levels of fares, it is true that there are all sorts of what we call funny fares, where a carrier will put up a 17-cent fare somewhere to start a new service. But in a report prepared by our own regulatory agency and in an unbiased

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, il est étrange qu'il y a quelques mois, alors que nous étudions la politique aérienne nationale, et il y a plus d'un an quand Wardair a demandé des vols nolisés domestiques et des itinéraires transcontinentaux pour ses avions cargos, même les membres du comité ont dit que c'était une très bonne idée, parce que cela représenterait des économies pour les voyageurs et qu'il y aurait plus de concurrence. Cependant, lorsque Air Canada a commencé à faire concurrence, à offrir des rabais aux voyageurs, tout d'un coup on a trouvé que c'était terrible et Wardair se plaint maintenant au gouvernement et à la CCT pour qu'on interdise à Air Canada de vendre ses billets à moitié prix. A-t-elle fait des démarches officielles pour qu'Air Canada augmente son tarif

M. Jeanniot: Non. Evidemment, les autres transporteurs canadiens ont réagi en offrant eux aussi des billets à moitié prix pour l'été, sur les routes les plus importantes, mais il n'y a pas de démarches officielles pour faire interdire ce genre de mesures, à ma connaissance. Je crois que lorsqu'on annonce de nouveaux prix, les concurrents sont toujours un peu inquiets. Cependant, même s'ils sont toujours inquiets, ils ont pour la plupart trouvé le moyen de s'adapter.

M. Benjamin: Vous n'avez pas besoin de nous les donner maintenant, mais je suppose que vous avez des statistiques sur l'efficacité d'Air Canada par comparaison aux compagnies aériennes des États-Unis où l'on a tellement supprimé de règlements. Est-ce que vous pourriez nous les donner. Lorsque nous avons étudié la politique aérienne nationale, nous avons beaucoup discuté des avantages et inconvénients de la déréglementation, et j'aimerais avoir des comparaisons, quelles qu'elles soient, non seulement d'Air Canada avec d'autres compagnies canadiennes, mais également entre Air Canada et les grandes compagnies américaines pour que nous ayons plus de renseignements. Je doute fort que le débat sur la déréglementation prenne fin rapidement, et il serait utile d'avoir tous les chiffres possibles.

M. C.I. Taylor: Monsieur Benjamin, nous remettrons ces renseignements au comité et je vous parlerai un peu des questions au sujet desquelles nous allons déposer des renseignements.

Je ne peux résister au désir de vous dire que l'an dernier, l'industrie aérienne a accordé à Air Canada son prix de gestion technique qui nous a valu les félicitations de votre comité, et nous vous en sommes très reconnaissants. Nous avons obtenu la médaille d'or.

Pour ce qui est de l'économie de carburant, on considère que notre flotte d'appareils est l'une des plus économiques pour la consommation de carburant et des plus efficaces pour ce qui est des procédures. Pour ce qui est de notre rendement, nous sommes constamment au deuxième ou troisième rang dans le monde entier, mois par mois, et dans nombre de cas au sommet puisque nous fonctionnons même en hiver. Pour ce qui est des tarifs maintenant, il est vrai qu'il en existe de toutes sortes. Il y a même certains transporteurs qui ne demanderont

[Texte]

comparison of fares, we were shown to have fares in Canada that were as low as or lower than, comparable fares in the United States. So these are the general areas of efficiency. Certainly, on the bottom line in terms of a return on investment to the shareholders the last few years, I think we have done very well.

Mr. Benjamin: There is another area that I have always been concerned about. I assume that even with more fuel-efficient aircraft, the shorthaul flights are the riskiest in terms of you breaking even and/or making money. Would that be correct in a general way for flights which last only an hour, two hours, between relatively smaller centres in thinly-populated areas? Sometimes are you really cross-subsidizing those kinds of flights from your longhaul flights and those from larger centres.

Mr. C.I. Taylor: I will make a general comment and then I will ask Mr. Jeanniot to comment in a more particular way. Certainly it is true that the efficiency of an airplane exists when you get it up to the cruise stage and can keep it up there for a matter of three or four hours. That is where you get the efficiency of the airplane and where you are able to produce a seat-mile cost, as we say, which translates into the level of fares. Then the cost per mile on the long haul is lower than on the short haul and, therefore, the fares per mile are lower on the long haul than on the short haul.

I think the point that you make, Mr. Benjamin, is also accentuated by the fact that whenever people want to compete with you, they want to compete with you on the long haul, which is where the profit is, and not necessarily on the short haul. So as a general statement, it is true that costs are higher on the short haul. The fares per mile are higher. The costs are lower on the long haul and the fares per mile are lower on the long haul.

Mr. Benjamin: It will be good if the day ever comes when we can finally get the government, CN and CP, to allow VIA Rail to run train schedules at the rate the new LRC trains are capable of and which make shorthaul travel say, of up to 400 or 500 miles very attractive operating at an average speed of 80, 90 or 100 miles an hour.

I take it that Air Canada has been working with VIA Rail in integrating some services such as RESERVIA. They use your computers, do they not? Then what about things such as joint ticketing? Can I get a ticket from an Air Canada ticket office here which reads: "Air Canada, Ottawa—Regina; VIA Rail, Regina-Saskatoon"—the travel being covered all on the same ticket? Also, there is integration of schedules involved, so that a passenger does not sit around for two or three hours in one place waiting to change from one mode to another.

The Vice-Chairman: That was your last question, Mr. Benjamin.

[Traduction]

que 17 cents pour mettre sur pied leur service. Cependant, dans un rapport établi par notre propre organisme de réglementation et si l'on se reporte aussi à une comparaison équitable des tarifs, on se rend compte que les nôtres étaient aussi bas ou plus bas que les tarifs comparables aux États-Unis. Nous sommes donc efficaces dans ces domaines. Il ne fait pas de doute, que si l'on tient compte des bénéfices que les actionnaires ont retiré de leurs investissements ces dernières années, nous nous sommes fort bien tirés d'affaires.

M. Benjamin: Il y a une autre question qui m'a toujours préoccupé. Je crois que même lorsqu'on utilise des appareils plus efficaces sur le plan de la consommation de carburant, les petits-courriers risquent le plus de ne pas atteindre le seuil de rentabilité. Est-ce vrai des vols qui ne durent qu'une heure ou deux et qui relient de petites agglomérations dans des régions peu peuplées? Parfois, accordez-vous vraiment des subventions internes à ce genre de vols à même les recettes que vous tirez des longs-courriers desservant les grands centres?

M. C.I. Taylor: Je vais faire des remarques générales puis je demanderai à M. Jeanniot de donner des précisions. Il est certain que l'efficacité d'un appareil vient du fait qu'il peut voler à altitude de croisière pendant trois ou quatre heures. C'est la condition de l'efficacité et d'un coût par siège/mille, comme nous disons, qui retentit sur les tarifs. Par ailleurs, le coût par mille des vols longs-courriers est inférieur à celui des petits-courriers, et par conséquent, les tarifs par mille sont inférieurs dans la première de ces deux catégories.

Monsieur Benjamin, vos propos sont davantage mis en relief du fait que lorsqu'on veut vous faire concurrence on le fait sur de longues distances et pas nécessairement sur les courtes, car ce sont les premières qui sont rentables. En général donc, il est vrai que les coûts sont plus élevés sur les courtes distances. Les tarifs par mille sont donc supérieurs. De la même façon, les coûts sont inférieurs sur les longues distances et les tarifs par mille y sont plus bas.

M. Benjamin: Si jamais le gouvernement, le CN et le CP permettent à VIA Rail des horaires de trains correspondant aux tarifs des nouveaux trains LRC, ce sera très bien, car ces derniers rendent les voyages sur de courtes distances, c'est-à-dire de 400 ou 500 milles très attrayants puisqu'ils fonctionnent à une vitesse moyenne de 80, 90 ou 100 milles à l'heure.

Je crois savoir qu'Air Canada travaille en collaboration avec VIA Rail pour intégrer certains de ses services comme RESERVIA. Je crois que VIA se sert de vos ordinateurs, n'est-ce pas? Dans ce cas, qu'en est-il des services comme l'émission conjointe des billets? Pourrais-je aller à un bureau d'Air Canada et y obtenir un billet qui me permettrait de faire le trajet d'Ottawa jusqu'à Regina en avion d'Air Canada puis de Regina à Saskatoon en train de VIA Rail, et tout cela sur le même billet? De plus, il faudrait songer à l'intégration des horaires afin qu'un passager ne perde pas deux ou trois heures à attendre de passer d'un moyen de transport à un autre.

Le vice-président: C'était votre dernière question, monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: I have one more.

The Vice-Chairman: That depends on the answer to this one.

Mr. Jeanniot: We have had some preliminary discussion with VIA Rail on this subject. We approached them last year, but they did not seem to be ready to discuss it. They had many other things to get started. They had their reservations network that we were helping with to get off the ground, and many new services which they were introducing at that time.

There is certainly a lot of positive relationship between the two companies. We are looking at ways of feeding one another. The conditions again are vastly more different in this country from what they are in Europe where the trains have a much higher density of loads and, in Canada, we are somewhat scattered. We have had some discussions about interlining, if you wish, and that has not progressed yet to the stage where you could envisage what you have just described, but I think we have not seen any impediment to that yet. We have not seen a great deal of volume and that is what has been not fuelling our discussions.

• 1030

There are many other things that we are involved in, I guess, in both companies and we do not see that volume yet as being very high. We will keep working at it because we feel there is some potential, particularly in the corridor that you have described, such as facilitating for instance, the people from Kingston to either go to Toronto or to Montreal to catch an airplane; they could be ticketed right through. Some very good formulas exist in Europe, as you know. Switzerland is probably the prime example, where the Swiss train and Swissair are fully integrated.

Mr. Benjamin: One final question, Mr. Chairman.

As you might be aware, we finally won the battle to get the Union Station in Regina turned over to VIA and the STC bus company. Once the renovations and the remodelling and everything is completed—Mr. Taylor, you may recall I had an exchange of correspondence with you three or four years ago about this—since this will be sort of a prototype to these small and medium-sized cities right across the country—they are at a number of locations, would Air Canada be sympathetic or seriously consider, favourably consider, using that multimodal terminal for their downtown ticket office. The one in Regina that you have on 12th Avenue is a boar's nest. There is no place to park. It is not big enough. There is not enough room for the customers and the employees. I think your lease is running out at the end of this year. This would be the chance for a good central location for a downtown ticket office and further integration of the different modes of transportation.

To relieve some of the congestion you people have to put up with at Regina airport, you could let people get their boarding pass and check their luggage downtown; you would be hauling it out there and save some of the congestion at the airport. You

[Translation]

M. Benjamin: J'en ai une autre.

Le vice-président: Cela dépendra de la réponse que vous obtiendrez à celle que vous venez de poser.

M. Jeanniot: Nous avons tenu des discussions préliminaires avec VIA Rail à ce sujet. Nous nous sommes déjà adressés à ses représentants l'année dernière, mais ils ne semblaient pas disposés à aborder la question immédiatement. Ils avaient beaucoup d'autres projets à faire démarrer. En effet, ils étaient en train de mettre sur pied leur réseau de réservations, ce à quoi nous avons collaboré, et nombre d'autres services.

Il y a certainement des liens très positifs entre les deux entreprises, et nous cherchons les moyens de nous alimenter l'un l'autre. Les conditions ici sont très différentes de celles de l'Europe, où les trains transportent beaucoup plus de passagers alors qu'au Canada, nous sommes quelque peu dispersés. Nous avons tenu certaines discussions sur l'intégration des services, elles n'ont pas encore progressé au point où l'on peut envisager ce que vous venez d'évoquer, mais nous n'y avons pas encore vu d'empêchement. Ce qui freine l'avancement des discussions, c'est l'absence relative de passagers.

Les deux entreprises participent à nombre d'autres activités, et nous ne voyons pas encore des volumes très élevés. Cela dit, nous continuerons à travailler la question parce que nous estimons qu'il existe certaines possibilités, particulièrement dans le corridor que vous avez mentionné. Cela permettrait aussi aux gens de Kingston d'aller soit à Toronto, soit à Montréal pour prendre un avion avec un seul billet. Vous savez qu'en Europe, il existe des formules très intéressantes. La Suisse en est probablement le meilleur exemple, car les trains suisses et Swissair ont des services entièrement intégrés.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président.

Vous savez peut-être qu'à Regina, nous avons enfin obtenu que la gare Union Station soit prise en main par VIA et la compagnie d'autocar STC. Monsieur Taylor, vous vous souviendrez peut-être qu'il y a trois ou quatre ans, nous avons échangé des lettres à ce sujet. Une fois que les travaux de rénovation et d'amélioration seront terminés, étant donné que ces installations constitueront une sorte de prototype de ce qu'on peut offrir dans des villes de taille moyenne partout dans notre pays, est-ce qu'Air Canada sera favorable à l'utilisation de ce terminus multimode pour y vendre ses billets. En tout cas, vos bureaux de Regina, sur la 12^e avenue sont certainement trop exigus. Il n'y a pas de place pour garer les voitures et ils sont trop petits; il n'y a pas assez d'espace pour les clients et les employés. Or, votre bail arrive à échéance à la fin de l'année. La chance s'offre donc à vous d'installer vos bureaux dans un endroit central, qui facilitera en outre l'intégration des divers moyens de transport.

Pour atténuer quelque peu la congestion que vous connaissez à l'aéroport de Regina, vous pourriez permettre aux passagers de s'enregistrer en ville; cela allégerait quelque peu la situation à l'aéroport. Vous pourriez également y transporter des passa-

[Texte]

could also haul passengers out there, start the limousine service there and then connect it with the hotels and out to the airport.

I just wonder what Air Canada's position is on that. I have written to you about it; I have talked to CPR about it and I have talked to PWA about it. Everyone thinks it is a good idea but I have not been having too much luck yet on some positive responses.

The Vice-Chairman: Mr. Jeanniot or Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Benjamin, I will respond to that in a general way. Mr. Jeanniot may want to add the details, I am not sure.

The last time, I believe, that you and I talked about it and corresponded about it, it was in its embryonic stages and it is now evolved into something further. Our people in the western region and in Regina are certainly prepared to look at this. We are not sure, because of what our competitors are doing, that we would want to give up totally the ticket office in the area we are in, which is the central, business section of the city, but we might very well consider—

Mr. Benjamin: You are only two blocks away.

Mr. C.I. Taylor: —a satellite operation, one place or the other. Our people are prepared, and I believe are talking to the people that are evolving this project at the Union Station whether or not we would go alone or whether all the carriers would go. Certainly for it to be effective all the carriers ought to go and not just one of the carriers.

The Acting Chairman (Mr. Harquail): Thank you, Mr. Taylor. Mr. Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Taylor. Il nous fait toujours plaisir de vous revoir et de vous entendre parler avec autant d'enthousiasme de la société que vous dirigez.

Il y a un commentaire dans le texte écrit, qui nous fut remis ce matin, qui retient particulièrement mon attention. Et je me réfère au paragraphe 3 de la page 2 où vous dites, et je cite:

Cependant, comme il y aura resserrement des bénéfices au cours des prochaines années et qu'aucune injection de capital n'est prévue de la part du gouvernement, ce taux d'endettement passera à 65 ou 70 p. 100.

Pourriez-vous être plus spécifique, monsieur Taylor? Et puisque vous parlez d'une façon vague, je puis le comprendre, vous parlez des prochaines années ...

• 1035

S'agit-il d'un contexte d'un an, de deux ans, de trois ans ou d'un plus long terme? Et quels seraient les facteurs prépondérants qui feraient passer le taux d'endettement de 57 p. 100 qu'il était au dernier exercice financier à plus de 70 p. 100 dans cette période de temps vague à laquelle vous vous référez?

[Traduction]

gers, et y offrir le service de limousines qui feraient la navette avec les hôtels et l'aéroport.

J'aimerais connaître la position d'Air Canada là-dessus. Je vous ai déjà écrit à ce sujet ainsi qu'à CP et à PWA. Tout le monde est d'avis que c'est une bonne idée mais jusqu'à maintenant, je n'ai pas reçu beaucoup de réponses encourageantes.

Le vice-président: Monsieur Jeanniot ou monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: Monsieur Benjamin, je vous répondrai en général. M. Jeanniot voudra peut-être ajouter quelque chose, mais je n'en suis pas certain.

La dernière fois que vous et moi avons discuté de cela, la question était encore embryonnaire et elle a évolué depuis. Nos employés de la région de l'Ouest et de Regina sont certainement disposés à étudier cela. Toutefois, étant donné ce que font nos concurrents, nous ne sommes pas certains de renoncer tout à fait à nos services billets actuels qui se trouvent au centre de la ville, dans la partie commerciale, mais il se peut que nous envisagions ...

M. Benjamin: Vous n'êtes qu'à deux coins de rue.

M. C.I. Taylor: ... un bureau satellite à un ou l'autre endroit. Nos employés y sont prêts et je crois discutent avec les gens du projet de la gare Union Station de notre présence unique ou de celle de tous les transporteurs aériens. Il est certain que si l'on veut qu'il soit efficace, il faudrait que tous soient de la partie et pas seulement l'un deux.

Le président suppléant (M. Harquail): Merci, monsieur Taylor. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

Good day, Mr. Taylor. It is always a pleasure for us to have you here and to hear you speak with such enthusiasm about your corporation.

In the text that was given to us this morning, there is a comment that struck me particularly. I would like to refer to paragraph three of page two, where you say the following:

However, with pressures on profits in the next few years and with no forecast injection of capital from the government, our debt ratio will increase to 65-70 per cent.

Could you be more specific, Mr. Taylor? And since you are speaking in general terms, which I can understand, you are referring to the next few years ...

Is this for one year, two years, three years or longer than that? And what are the major factors that can cause the debt ratio to go up from 57 per cent, in the last fiscal exercise, to more than 70 per cent in this unspecified period you are referring to?

[Text]

Mr. C.I. Taylor: Thank you very much. I will comment on the questions, and then I will ask Mr. Reid to comment in detail on the numbers.

Essentially, the ability to grow the asset base of a corporation in terms of its investment in its facilities and airplanes, your money comes from, if you will, three places. It comes from retained earnings; in other words, your ability to generate profits and retain earnings. It comes from debt or borrowings that you might have; and third, it could come from shareholders injecting additional equity and, of course, from retained earnings. This is the internal cashflow, which is profit generation and of course accumulated depreciation from your fleet.

What we see happening in the near and longer-term future, with the declining markets, increased competition, pressure on fares, and yields, is that our ability to generate internal funds is going to be put in some jeopardy, and therefore we have two alternatives. In addition to the cash that we generate from depreciation, one is to borrow, and the other is to get injections of new equity.

Now, our sort of skirmishes, if you will, with the shareholder about equity participation leads us to believe that with all of the demands that the shareholder has, they would look at us and say, try to do it without injections of equity, because we may have trouble allocating funds for equity to you.

So then you turn and go to the debt structure part of it, which is what Mr. Reid was talking about, and I will ask him to comment on sort of the details of our debt position; but it simply means that in order to acquire any new aircraft you are going to require, to build the facilities that you need, to modify the older aircraft you are going to keep in your fleet, if it is not coming from shareholder injection of equity, and it is not coming from retained earnings, then of course you have to go the debt route, and this increases the percentage of debt to equity up into the 70 per cent area we talked about.

Now I will ask Mr. Reid if he will comment, perhaps, on some of the numbers as to how we see it getting there. .

Mr. Corbin: Just a moment. I appreciate those comments, Mr. Taylor, but I also asked what sort of a timeframe you are talking about here when you refer to the coming years. Could you delineate that a little more specifically?

Mr. C.I. Taylor: We are talking in the timeframe that I used earlier, in reply to a question this morning, when we talked about the 85 sort of equipment planning timeframe; and so we are talking about that number—the sort of 58, 59, 60 number—today increasing into the 70 range in sort of the next three-year timeframe.

Now, if there is more detail you require, Mr. Reid can answer.

The Acting Chairman (Mr. Harquail): Mr. Reid.

Mr. Reid: I would just like to elaborate a bit. When we made our significant presentation to the rating agencies in

[Translation]

M. C.I. Taylor: Merci beaucoup. Je vais répondre à la question et je demanderais à M. Reid de vous parler des pourcentages en question.

Grosso modo, il y a trois sources d'où l'on peut tirer l'argent nécessaire pour accroître l'actif d'une société en vue d'investir dans des installations et des appareils. D'abord les bénéfices non-distribués; autrement dit, la possibilité de réaliser des bénéfices et de les cumuler; ensuite il y a la dette ou les emprunts, et troisièmement, l'augmentation des avoirs provenant des actionnaires et, bien entendu, des bénéfices non-répartis. Cela constitue la marge brute d'auto-financement interne, ce qui est à la source des bénéfices et également l'amortissement cumulé des appareils.

Ce que nous prévoyons pour l'avenir immédiat, compte tenu du resserrement des marchés, de la concurrence accrue, des pressions exercées sur les tarifs et le rendement, c'est que notre capacité à trouver des fonds internes sera quelque peu compromise, ce qui nous laisse donc deux possibilités. A part les fonds que nous obtenons de l'amortissement, nous pouvons soit emprunter, soit obtenir de nouveaux capitaux des actionnaires.

Nos escarmouches, si, l'on peut dire, avec nos actionnaires au sujet de leur participation nous conduisent à penser que compte tenu de toutes les demandes auxquelles ils font face, il préféreront ne pas être mis à contribution en raison de la difficulté à trouver des fonds.

On se tourne donc vers le financement par la dette, ce dont M. Reid a parlé, et c'est sur quoi je lui demanderai de faire certaines observations de détail. Cela signifie en fait que pour acquérir un nouvel appareil jugé nécessaire ou pour construire de nouvelles installations et pour modifier les anciens appareils conservés, les fonds s'il ne viennent pas des capitaux des actionnaires ni de bénéfices non-répartis, viennent bien entendu de la dette, ce qui en fait monter le pourcentage par rapport aux avoirs jusqu'à ces 70 p. 100, dont nous avons parlé.

Je vais maintenant demander à M. Reid s'il peut parler de certains des chiffres que nous avons cités et nous dire comment il envisage les choses.

M. Corbin: Un moment s'il vous plaît. Je vous remercie des propos que vous venez de tenir, monsieur Taylor, mais je vous ai également demandé à quelle période vous vous reportiez. Pouvez-vous être un peu plus précis?

M. C.I. Taylor: Nous parlons de la même période que celle que nous avons mentionnée en réponse à une autre question ce matin. Nous avons alors mentionné une période de planification du matériel jusqu'en 1985. Il s'agit donc de faire passer la proportion de la dette de 58, 59 et 60 p. 100 à 70 p. 100 au cours des trois prochaines années.

Si vous voulez davantage de détails, M. Reid est en mesure de vous les fournir.

Le président suppléant (M. Harquail): M. Reid.

M. Reid: J'aimerais développer cela quelque peu. Lorsque nous avons présenté notre mémoire aux organismes de régle-

[Texte]

1980, we really anticipated that we could hold our debt-to-equity ratio within our long-term target of 60 per cent debt, 40 per cent to equity. The deterioration, of course, as Mr. Taylor has said, is derived largely from the fact that our internal profit generation prospects look somewhat dimmer now than they did two years ago, due to an economic recession, degree of deregulation, and so on.

• 1040

So we are not so sanguine about our ability to generate profit, which is designed to offset the indebtedness we are taking on as we move to rebuild the fleet with new generation, new technology aircraft, which we see as a very, very important need for the airline because of the great importance of adapting Air Canada to the new realities of high-cost energy. We are presently working with largely old equipment, or much old-design equipment, and we can achieve much better fuel efficiency as we move to new technology equipment. So it is very important that we proceed, but our ability to generate capital internally is being inhibited.

Mr. Corbin: Thank you. The other question I wish to pose to Mr. Taylor. Mr. Reid just used the word sanguine. I remember that Air Canada was rather sanguine about the broadening of the status quo that applies to the domestic interior flight policy. You appeared before this committee; the committee presented its report. Are there any further comments you did not make at the time the committee was examining the question, Mr. Taylor, that you would care to make at this time, following the presentation of our report?

Mr. C.I. Taylor: No, I do not think there are any second thoughts I have. I still believe what I said when I was here previously with the committee, so I do not know that I would have anything more I would want to add to the presentation I made at that time.

Mr. Corbin: Are you telling me that, as a matter of policy, you decided before coming to the committee this morning that you would not broach the subject? I see there is no reference at all to it in your presentation. Or is it just that you really feel you said everything you had to say at the time the committee examined the question and there is no point in debating the matter further?

Mr. C.I. Taylor: I would leave that, sir, in the hands of the chairman of the committee. It was not a matter of policy. I am prepared to discuss anything you want to discuss. I think I tried to make my position fairly clear as to what our position was on domestic aviation policy in relation to Canada as we have it today, with the economy being what it is today, with the level of competition being what it is today and with carriers struggling to survive as they are today. I believe the essence of my remarks before the committee previously was that I could not see any great reason for change because the

[Traduction]

mentation des tarifs en 1980, nous envisagions de maintenir notre rapport de dette-avoirs dans la limite de notre objectif à long terme, soit 60 p. 100 pour la dette et 40 p. 100 pour les avoirs. Bien entendu, comme M. Taylor l'a mentionné, la détérioration est largement due au fait que nos perspectives de réalisation et de bénéfices sont beaucoup plus faibles maintenant qu'elles ne l'étaient il y a deux ans, en raison d'une récession économique, de la déréglementation, etc.

Nous ne sommes pas absolument convaincus que nous serons capables de faire les bénéfices nous permettant de compenser notre endettement, endettement nécessaire au fur et à mesure que nous reconstruisons notre flotte, que de nouveaux appareils et de nouvelles technologies apparaissent sur le marché et dont nous avons absolument besoin étant donné l'importance d'adopter Air Canada aux nouvelles réalités du prix de l'énergie. Nous travaillons en ce moment avec du matériel très vieux, ou de conception ancienne et nous pourrions certainement avoir plus d'efficacité en matière de consommation de kerosène au fur et à mesure que nous pourrons utiliser du matériel moderne. Il est donc très important que nous soyons en mesure de procéder dans ce sens, mais notre capacité d'autofinancement est limitée.

M. Corbin: Merci. L'autre question s'adressera à M. Taylor. M. Reid vient justement de dire que vous n'étiez pas absolument convaincus. Je me souviens, par contre, qu'Air Canada avait fait preuve d'une certaine conviction lorsque l'on avait envisagé d'élargir les dispositions réglant le statu quo de la politique en matière de lignes et intérieures. Vous avez d'ailleurs comparu devant ce Comité; le comité depuis a présenté son rapport. Auriez-vous, monsieur Taylor, quelques commentaires supplémentaires à faire, que vous n'auriez pas pu faire à l'époque, et qui découleraient de la présentation de notre rapport?

M. C.P.E. Taylor: Non, je ne pense pas avoir d'arrière pensée là-dessus. Je partage toujours le point de vue qui avait été le nôtre et je ne pense pas que j'aie quoique ce soit à ajouter à la déclaration que j'ai faite à l'époque.

M. Corbin: Êtes-vous en train de me dire que vous avez décidé, par principe, que vous n'alliez pas aborder cette question au Comité ce matin? Je vois en effet que votre exposé n'y fait pas du tout allusion. Ou bien avez-vous vraiment l'impression que vous avez tout dit à l'époque et que la question est close.

M. C.E. Taylor: Je laisserai le président du Comité en juger lui-même. Ce n'est pas ici une question de principe ni de politique. Je suis prêt à discuter tout ce dont vous voudrez débattre. Je pense que j'ai indiqué clairement ma position en ce qui concerne notre politique de vols intérieurs, dans le Canada aujourd'hui, de la conjoncture qui règne au pays, et de la concurrence telle que nous la connaissons en ce moment entre différents transporteurs qui luttent pour la survie. Je pense que pour l'essentiel j'avais expliqué au Comité que je ne voyais aucune grande raison de modifier la situation, estimant

[Text]

communities in Canada by and large all have competitive services. The very few that do not.... In fact, we operate fewer monopoly routes than the other carriers operate, and the other carriers are growing at our expense in terms of actual growth of traffic, perhaps not in terms of profit but certainly in terms of growth of traffic. So I believe those were the points I made when I was here before and I would simply reiterate them.

Mr. Corbin: Okay, thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Harquail): Thank you, Mr. Corbin and Mr. Taylor. Mr. McKnight, please.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, gentlemen, I would just like to briefly go back to the Dorval-Mirabel controversy, if it could be called that. Maybe Mr. Acting Chairman could check with some of his caucus colleagues as to the feelings that his caucus has on Mirabel versus Dorval, and the members from La Prairie and some other members who feel it would be wrong to artificially transfer from an existing airport, which is well run and profit-making, for whatever reason, to another airport.

Mr. Taylor, I would just like to read a quote.

Mirabel has the potential to become one of the world's greatest airports and is well designed operationally and has excellent facilities for handling long-haul international traffic. Its location and lack of infrastructure work against it today.

I think that is an acknowledgement of your belief that Mirabel is a well designed airport.

The Acting Chairman (Mr. Harquail): Excuse me, Mr. McKnight, on two points. One, the Chair will not become involved in checking with anyone. You have the floor. On the second point, would you be kind enough to inform the committee of your reference . . . ?

Mr. McKnight: I was about to do that, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Harquail): What are you quoting from?

Mr. McKnight: If you would just allow me, I would like to finish. "Its location and lack of infrastructure work against it." For the information of the Chair, that is April 28, 1981, Montreal Chamber of Commerce, Mr. Claude Taylor, President of Air Canada.

The Acting Chairman (Mr. Harquail): Thank you.

• 1045

Mr. McKnight: So I think that explains the corporation's feelings to Mirabel. I would just like to ask Mr. Taylor if this statement is valid today, one year later?

[Translation]

que les diverses collectivités du Canada avaient à leur disposition des services offerts dans des conditions absolument concurrentielles. Les seuls qui ne le soient pas... en fait, le monopole qui nous est réservé sur certaines lignes est moins important que celui de certains autres transporteurs, dont la croissance se fait à nos dépens, en ce qui concerne les personnes, les marchandises transportées en tous cas, sinon en bénéfices, du moins en expansion. Voilà donc ce que j'avais dit à l'époque, et je ne pourrais que le répéter.

Mr. Corbin: Très bien, merci beaucoup. Merci monsieur le président.

Le président suppléant (M. Harquail): Merci monsieur Corbin et monsieur Taylor. Monsieur McKnight s'il vous plaît.

Mr. McKnight: Merci monsieur le président. Monsieur Taylor, messieurs, j'aimerais revenir rapidement ici au débat Dorval-Mirabel si je puis le désigner ainsi. Le président suppléant pourrait peut-être ici vérifier auprès de ses collègues du caucus, à quelle conclusion ils sont parvenus en ce qui concerne le choix Mirabel/Dorval et auprès des députés de la Prairie et peut-être quelques autres députés qui pensent qu'il serait absolument erroné de procéder au transfert d'un aéroport qui fonctionne bien et qui rapporte des bénéfices, quelle qu'en soit la raison, au profit d'un autre aéroport.

Mr. Taylor, je vais faire une citation ici.

Mirabel a la possibilité de devenir un des aéroports les plus importants du monde, sa conception en fait un aéroport extrêmement opérationnel, il dispose de toutes les installations de traitement pour faire face aux exigences du trafic international longue distance. Toutefois, son emplacement et le manque d'infrastructures continuent à lui nuire.

Voilà je crois qui montre que vous reconnaisez vous-même que Mirabel est un aéroport qui est bien conçu.

Le président suppléant (M. Harquail): Excusez-moi, monsieur McKnight, j'ai deux remarques à faire. D'une part le président ne va pas commencer à contrôler chaque parole prononcée. Vous avez la parole. Deuxièmement, pourriez-vous être assez aimable pour dire au Comité d'où sort cette citation . . . ?

Mr. McKnight: J'allais le faire, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Harquail): D'où citez-vous ces propos?

Mr. McKnight: Permettez-moi juste de finir «son emplacement et le manque d'infrastructures lui nuisent». Pour l'information du président, il s'agit d'une déclaration de M. Claude Taylor, président de Air Canada, faite le 28 avril 1981 à la Chambre de commerce de Montréal.

Le président suppléant (M. Harquail): Merci bien.

Mr. McKnight: Voilà donc je pense l'opinion de la Société en ce qui concerne Mirabel. J'aimerais demander à M. Taylor de nous dire si c'est toujours son avis aujourd'hui, une année plus tard?

[Texte]

Mr. C.I. Taylor: I would have no reason, Mr. McKnight, to change that statement.

Mr. McKnight: Well I would just like to, as a taxpayer, compliment you on the direction in which you are taking the company, because ATAC has estimated, in 1986 dollars, that it would cost an additional \$300 million to move the operations to Mirabel.

I would just like to ask a question on the Transportation Fuel Compensation Recovery Tax, Mr. Taylor—the tax that was imposed by the government supposedly to not allow other carriers to take advantage of cheaper fuel prices in Canada. After this tax was imposed, collecting some \$46 million, it was found it was breaking bilateral agreements. The \$46 million, I understand now, is being returned to the international carriers outside of Canada. How much of that Transportation Fuel Compensation Recovery Tax has been paid by Air Canada? Will that be returned to Air Canada and other domestic carriers?

Mr. C.I. Taylor: Mr. McKnight, we have paid, I think, about \$26 million or \$27 million in that tax, and other Canadian carriers have either paid it or they have provided for it. We are taking the position, as an industry in Canada, that it would be discrimination to have foreign carriers achieving a less costly international fuel price in Canada than Canadian carriers if it is not returned.

Our position is that it was a tax that was not permitted under the bilaterals in the beginning. It was collected from us and from the other carriers. The decision was made to return it to the other carriers, and we are making submissions to the government that it therefore ought to be returned to the Canadian carriers.

Mr. McKnight: If it is not returned to the Canadian carriers, it would be discrimination in reverse against a Canadian carrier. That would certainly help your first quarter books if \$26 million were returned to you, would it not?

Mr. C.I. Taylor: Yes, it would.

Mr. McKnight: If you can provide me with this information, would it be about another \$25 million the other Canadian domestic carriers have paid as a sum total out of Canadian carriers of about \$50 million? Would that be true?

Mr. C.I. Taylor: The sum total of the others would be less than ours, because we are talking here about international fuel. The CP number, I believe, is in the order of \$10 million, and then the other carriers are carriers that would be operating transborder—PWA, Nordair, Québecair; any carriers operating transborder would also have some, but ours would be the largest portion and CP's would be the next largest.

Mr. McKnight: A few years back you made a statement about the provision allowed for Air Canada to sell shares to

[Traduction]

M. C.I. Taylor: Je n'ai absolument aucune raison, monsieur McKnight, de changer d'avis en l'occurrence.

M. McKnight: J'aimerais donc, comme contribuable, vous faire des compliments quant à la direction dans laquelle vous entraînez votre société, étant donné que ATAC a estimé en dollars de 1986 à 300 millions de dollars le coût additionnel que représenterait cette opération de déménagement au profit de Mirabel.

J'aimerais donc vous poser une question sur la redevance de recouvrement en matière de carburant de soute, monsieur Taylor . . . cette redevance a été imposée par le gouvernement afin d'interdire aux autres transporteurs de profiter des prix fort bas du carburant au Canada. Après que cette redevance ait été imposée, et que l'on ait collecté quelque 46 millions de dollars, on s'est aperçu qu'elle était en contradiction avec les ententes bilatérales. Si j'ai bien compris, ces 46 millions de dollars vont être restitués aux transporteurs internationaux de l'extérieur du Canada. Quelle a été la contribution d'Air Canada au titre de cette redevance? Est-ce que vous et les autres transporteurs nationaux allez la récupérer?

M. C.I. Taylor: Monsieur McKnight, nous avons versé je pense près de 26 millions ou 27 millions de dollars, et les autres transporteurs canadiens s'en sont également acquittés. Étant une société canadienne, nous pensons qu'il serait discriminatoire, au cas où ces recettes fiscales ne nous seraient pas remboursées, que les transporteurs internationaux étrangers aient bénéficié d'un prix du carburant plus avantageux que nous.

Nous pensons que, dès le départ, cette redevance était en contradiction avec les accords bilatéraux. Elle a été prélevée sur nous et sur les autres transporteurs. Étant donné que ces autres transporteurs ont été remboursés, nous faisons des représentations auprès du gouvernement pour pouvoir effectivement, nous les transporteurs canadiens, être également dédommagés.

M. McKnight: Au cas où vous ne seriez pas remboursés, vous seriez victimes d'un traitement injuste. Je pense que votre comptabilité du premier trimestre s'en trouverait certainement bien au cas où ces 26 millions de dollars vous seraient retournés?

M. C.I. Taylor: En effet.

M. McKnight: Pouvez-vous peut-être également me dire si la part des autres transporteurs canadiens, dans ce total de 50 millions de dollars, est d'environ 25 millions de dollars? Ce chiffre serait-il possible?

M. C.I. Taylor: Je pense que le total des autres transporteurs canadiens est inférieur au nôtre puisqu'il s'agit ici de carburant utilisé dans le cadre des vols internationaux. Je pense que pour CP le chiffre est d'environ 10 millions de dollars et ensuite viendraient les autres transporteurs qui ont des vols vers le sud, PWA, Nordair, Québecair; mais nous venons en tête suivi par CP.

M. McKnight: Il y a quelques années vous avez fait des déclarations concernant une disposition qui permettrait à Air

[Text]

the public of Canada to have direct public investment. I think at that time you said you would like to have about a five year track record before you went ahead with any plans to have direct public investment. Now it is five years later; have you given any further thought to direct public investment?

Mr. C.I. Taylor: I guess everyone is entitled to sort of change one's view over a period of time that long. I guess I become somewhat wiser as time goes by in terms of how Air Canada is perceived by the Canadian public.

My comments, I believe, that you are quoting from were particularly related to the ability of the employees of Air Canada to try to participate in Air Canada in a more meaningful way. I said I would not want to have the employees invest in a company whose shares were declining rather than increasing. So when one looks at airlines today, and British Airways is a good example—I believe at about the same time they were making noises about going public, and they have obviously given that up because of their financial situation . . . The airline industry today is having very great difficulty; in fact, it is almost impossible to attract equity today into the airline industry.

• 1050

So given the combination of that, plus sort of the presence of Air Canada in the Canadian environment and what it means to Canadians, I would take the position today, and we are taking it in a strategic way within the airline and with the shareholder, that I am not proposing that any further consideration be given to that at this point in time.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. McKnight: Okay. I would like to return to the charges on fuel. There is the fuel throughput charge, which is the charge levied for fueling. What is the amount that Air Canada pays to the government for that usage? It is a form of taxation, but not called taxation, I guess.

Mr. C.I. Taylor: Mr. McKnight, if I may, I am sure we have that number here. I will ask some of my people to pull that number out for you, and come back to you later on in the committee.

Mr. McKnight: Okay, that is fine.

The Vice-Chairman: Last question.

Mr. McKnight: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The group IATA is presently doing a study on the services levied by governments for the use of skies, airports, et cetera. Is Air Canada contributing to this study? How do the charges levied by the Canadian government compare to charges levied by other governments for those services which are provided to air carriers?

In the past there has been some discussion that consultation was not the first thing that came to mind when these charges

[Translation]

Canada de vendre des parts, afin de permettre un investissement public direct. A l'époque vous avez dit, je crois, que vous aimeriez pouvoir vous autoriser d'une expérience de cinq ans avant de prendre des dispositions en faveur de l'investissement public. Nous en sommes maintenant précisément cinq années plus tard; est-ce que vous avez repensé à cette question?

M. C.I. Taylor: Je pense que tout le monde a le droit de changer d'avis, et je crois que j'en sais maintenant également un peu plus sur l'image d'Air Canada auprès de la population du pays.

Mes déclarations, auxquelles je pense vous vous réferez, concernaient la possibilité de faire participer les employés d'Air Canada de façon plus sensée. J'ai dit que je n'aimerais pas voir les employés investir dans une société dont les actions baissaient. Si l'on regarde un peu ce qui se passe du côté des autres compagnies aériennes, British Airways en est un exemple, je pense qu'ils faisaient à l'époque beaucoup de bruit autour d'une participation du public, et ils ont de toute évidence abandonné ce projet en raison de la situation financière . . . L'Industrie des transports aériens est dans une passe très difficile en ce moment; il est pour ainsi dire impossible d'attirer du capital-actions aujourd'hui dans notre secteur.

Cela dit, et étant donné la nature du rapport qui existe entre Air Canada et la population canadienne et le pays tout entier, je dirais aujourd'hui que, pour des considérations de stratégie concernant l'actionnaire et la compagnie elle-même, nous n'envisageons plus de faire ce genre de proposition.

Une voix: Bravo! Bravo!

M. McKnight: Très bien. J'aimerais revenir maintenant aux diverses taxes concernant le carburant. Il y a une redevance de distribution du carburant qui est prélevé chaque fois que l'on fait le plein. Quelles sommes verse Air Canada au gouvernement à ce titre? Est-ce que c'est une forme d'impôt, qui n'en porte pas le nom je suppose.

M. C.I. Taylor: Monsieur McKnight, si vous le permettez, nous avons ce chiffre ici. Je vais demander à quelqu'un de le sortir pour vous, et nous y reviendrons donc tout à l'heure.

M. McKnight: Très bien.

Le vice-président: Dernière question.

M. McKnight: Parfait. Merci, monsieur le président.

Le groupe IATA est en train de faire une étude sur les taxes prélevées par les gouvernements pour l'utilisation des espaces aériens, des aéroports etc. Air Canada participe-t-elle à cette étude? Quelles sont ces taxes et impôts prélevés par le gouvernement canadien, en comparaison de ceux des autres gouvernements, et concernant donc ces services mis à la disposition des transporteurs?

On a beaucoup épilogué dans le passé sur le fait que ces taxes étaient appliquées sans aucun processus de consultation,

[Texte]

were levied and I wonder if this study, or the contribution made by Air Canada to this study, may result in

Mr. C.I. Taylor: There is a forum, if you will, at both the international level, which is through IATA sort of world-wide, as well as a forum through ATAC, the Air Transport Association of Canada, for consultation with governments and under the ICAO Convention, which is the organizations of governments. There is a convention which requires in fact consultation to be held between the governments and the carriers.

Over time, and in countries at different times, that level of consultation has not been what we would like it to be from an industry point of view. I suppose the one major incident which is before everyone at the moment is the question in the United Kingdom where very unilaterally the United Kingdom authorities controlling Heathrow airport levied very considerable increases in charges within the last two years, and the carriers are opposing that.

Yes, we are a part of that so-called charges working group of IATA. We participate in that; it is not a study, it is an ongoing analysis, review, consultation, discussion, on behalf of the industry with governments around the world, whether it is in South America or Africa or Europe. So we are a part of what they call the charges working group.

In terms of Canada, we are a part of a similar group within the structure of ATAC working with the Ministry of Transport. Certainly the level of consultation in the last few years with the Ministry of Transport, has been of a fairly high order in Canada and they work fairly well with ATAC—the staff people at ATAC and the airlines.

In terms of the actual charges, there are many forms of charges, but in terms of Canadian charges for landing fees, Canada ranks, I suppose, and I will ask Mr. Jeanniot to correct me, somewhere in the middle. We certainly are not the highest because airports like Heathrow and Kennedy in New York are high, and we are certainly not the lowest. If you take some of the secondary airports in the U.S., for example, like Miami, and compare its charges for a 747, our charges in Canada would be slightly higher; if you take Heathrow, our charges are considerably less. So Canada's charges are somewhere in the middle of the charges of international airports.

• 1055

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. McKnight: I am sorry, but he forgot one part of the question, Mr. Chairman. How much has Air Canada paid?

Mr. C.I. Taylor: Oh, I will get that figure for you and I will respond to you.

Mr. McKnight: Thank you.

[Traduction]

et je me demande si dans cette étude, ou si dans la contribution d'Air Canada à cette étude, on pourrait

M. C.I. Taylor: IATA organise au niveau international un forum, et l'ACTA, l'Association canadienne des transporteurs aériens le fait au niveau national, afin que des consultations aient lieu avec les gouvernements, dans le cadre par ailleurs de la convention de l'OACI. Cette convention exige que ces consultations aient lieu entre les représentants des gouvernements et les transporteurs.

Pendant un certain temps, et par intermittence dans certains pays, ces consultations n'ont pas été ce que nous aurions aimé qu'elles soient, du point de vue de nos intérêts. Je pense que chacun a présenté à l'esprit ce qui s'est passé lorsque les autorités britanniques qui contrôlent l'aéroport de Heathrow ont décidé de façon unilatérale, il y a deux ans, d'augmenter les taxes de façon considérable, ce à quoi les transporteurs s'opposent.

Nous faisons effectivement partie de ce groupe de travail de IATA qui étudie les questions de taxes. Nous y contribuons, il ne s'agit pas à proprement parler d'une étude, mais plutôt d'une analyse en train de s'élaborer, grâce à des consultations, des discussions, avec les gouvernements du monde entier, en Amérique du Sud, en Afrique ou en Europe. Nous faisons donc partie de ce groupe de travail chargé d'étudier les taxes prélevées.

Au Canada, nous faisons partie d'un groupe semblable dans la structure de l'ACTA, en collaboration avec le ministre des Transports. Nous pouvons dire que depuis quelques années le niveau de consultation avec le ministère des Transports a été remarquable au Canada, et que ces consultations fonctionnent très bien avec l'ACTA, les responsables de l'ACTA et des compagnies aériennes.

Pour revenir aux taxes qui sont actuellement prélevées, elles prennent diverses formes, mais en ce qui concerne les taxes canadiennes d'atterrissement, je pense que le Canada, je vais demander à M. Jeanniot si c'est bien exact, se trouve dans la bonne moyenne. Nous ne sommes pas en haut de la liste, des aéroports comme Heathrow et Kennedy à New York prélèvent des taxes bien plus lourdes, mais nos aéroports ne sont pas non plus les moins chers du monde. Si vous prenez des aéroports secondaires, aux États-Unis, par exemple comme Miami, pour comparer les tarifs pour un 747, les nôtres au Canada seraient légèrement supérieurs; si vous prenez Heathrow, nos tarifs seraient considérablement moins élevés. Par conséquent, le Canada impose un tarif qui se situe au milieu de ceux qui sont imposés dans les aéroports internationaux.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Taylor.

M. McKnight: Je suis désolé, mais il a oublié une partie de la question, monsieur le président. Combien Air Canada a-t-il payé?

M. C.I. Taylor: Oh je vais vous obtenir ce chiffre et je vous répondrai.

M. McKnight: Je vous remercie.

[Text]

The Vice-Chairman: We will go to Mr. Scott for 10 minutes and then we will take a short break after the additional remarks by Mr. Jeanniot and Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: I can give him one figure and if this is the figure he is looking for then we will clear that off. What we call user charges at airports in 1981, paid in Canada, was \$44.5 million.

Mr. McKnight: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Thank you, Mr. Chairman. Maybe after I get through, Air Canada will need a break. No, as one Canadian who spends half of his life on airplanes, it seems, I just want to put on the record that I still believe that Air Canada is one of the finest airlines in the world. I also will say here publicly that Mr. Taylor, our witness, Mr. Chairman, is widely regarded by my colleagues as one of the finest presidents and chief executive officers of any Crown corporation.

Now the bad news. Aeroflot or not, how do you respond, Mr. Taylor, to the oft heard criticisms—and we have had enough of these comments in front of this committee—that there is no place for competing airlines and regionals to move because the deck is stacked in favour of Air Canada, that unless you are government-owned or funded—by Alberta, by Quebec, by Ottawa—there is no place for the smaller or private airlines to move and to grow? I just wonder how you would respond to that kind of criticism which we have heard here.

Mr. C.I. Taylor: Thank you, Mr. Scott, for your comments. I would respond, I think, in this way. I think there are two ways one can approach that question. If we are talking about whether or not this industry is structured in such a way as to attract large sums of private capital, if that is what we are talking about, then I think we have to look at the risk factors themselves in the industry and say what kind of an industry would one want to structure in a country of our size that would attract large sums of private capital so that that capital could compete with other resource-based industries or whatever in order to return an adequate return to that investor by comparison with where else he could put it.

Another way to approach it is on the basis of just straight growth, forgetting about profitability. If we look at the carriers you have referred to, other than Air Canada, that have now a quasi or a full government participation, one would quickly realize that the reason they have government participation was because the privately-owned funded carriers in those regions could not survive as privately-owned funded carriers, i.e., Transair, the old PWA, Consolidation and so on, and we all know the Québecair situation, where governments have had to move in and provide money. Now that, I think, leads to the

[Translation]

Le vice-président: Nous allons maintenant passer à M. Scott qui aura dix minutes, nous aurons ensuite une brève interruption après d'autres commentaires que feront MM. Jeanniot et Taylor.

M. C.I. Taylor: Je peux lui donner un chiffre, et si c'est celui qu'il demande, nous laisserons cette question de côté. En 1981, le montant des droits d'utilisateur payés au Canada pour les aéroports était de 44.5 millions de dollars.

M. McKnight: Je vous remercie.

Le vice-président: Monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Merci, monsieur le président. Une fois que j'aurai terminé, Air Canada aura vraiment besoin d'une pause. En tant que Canadien qui passe la moitié de sa vie en avion, je voudrais dire officiellement que je pense qu'Air Canada constitue une des meilleures lignes aériennes du monde. Je tiens aussi à dire publiquement d'ici que notre témoin, M. Taylor, monsieur le président, est considéré de façon très générale par mes collègues comme l'un des meilleurs présidents et président directeur général de n'importe quelle société de la Couronne.

Je veux passer maintenant aux mauvaises nouvelles. Qu'il soit ou non question Aeroflot, que pensez-vous, monsieur Taylor, des critiques si souvent faites, et nous en avons entendues suffisamment dans ce Comité, selon lesquelles la concurrence est impossible pour d'autres transporteurs, car Air Canada est beaucoup trop favorisée, et qu'à moins d'être une ligne aérienne de l'État, ou une ligne subventionnée par l'Alberta, le Québec ou Ottawa, les lignes aériennes plus petites, ou appartenant à des intérêts privés ne peuvent pas se faire une place valable sur le marché? Je voudrais savoir ce que vous pensez des critiques de ce genre que nous avons entendues ici.

M. C.I. Taylor: Je vous remercie, monsieur Scott, de vos remarques. Voilà comment je vais y répondre. Il me semble qu'il y a deux façons d'aborder cette question. A propos de savoir si cette industrie est structurée de façon à attirer d'importants investissements privés, si c'est de cela dont nous parlons, je pense qu'il faut dans ce cas examiner les facteurs de risques dans l'industrie, pour se demander quelle sorte d'industries il faudrait mettre en place dans un pays aussi vaste que le nôtre, qui attireraient d'importants investissements du secteur privé, afin que ces capitaux puissent entrer en concurrence avec d'autres industries axées sur les ressources, ou sur d'autres industries, de sorte que l'investisseur en question ait des profits satisfaisants, par rapport aux autres activités où il pourrait placer son argent.

Une autre façon d'aborder cette question est d'envisager la croissance, en laissant de côté la rentabilité. Si nous examinons la situation des transporteurs dont vous avez parlé, autres qu'Air Canada, bénéficiant d'une participation entière ou quasi entière du gouvernement, nous nous rendons rapidement compte que la raison pour laquelle il y a participation du gouvernement c'est que des transporteurs appartenant à des intérêts privés et subventionnés par ces derniers, dans ces régions, ne pourraient pas survivre en ne comptant que sur des capitaux privés, je parle à cet égard de Transair, l'ancienne

[Texte]

question, how many airlines of what size can this country support financially, in a financial viability way? We have been able to survive financially, the last two years at least, with no growth. We grew 2 per cent one year and lost 3 per cent the next, so essentially we are back to 1979.

Now as to other carriers, for example, CP has been growing by 15 per cent to 20 per cent. The regionals have all been growing, in terms of size, by numbers up to 10 per cent per year. So, even with growth, they are not becoming profitable, and that says to me are of two things: either you dismantle Air Canada, which you have said is one of the best airlines in the world, and let private capital take over aviation in Canada and then run the risk in this country of having private capital determine when service will be provided and when it will not, depending on whether the investment is being returned, or try to find the middle ground.

• 1100

I think what we are trying to find is the typical Canadian compromise. Air Canada, being the size it is, being less than 50 per cent of aviation in Canada, means that we are not dominating it. We are not the monopoly that we were back in 1937 and 1939, and I would not want to return to that, no matter what the press says. I believe we are a better airline because of the competition in Canada and, of course, we have a lot of competition outside of Canada.

So, we have been shrinking in size and we do not see any real growth for Air Canada in Canada, if the structure of aviation is going to remain largely what it is. In fact, we talk about it being a mature industry. If Canada returns to a growth mode, if you will, economically in the transportation sector, it probably is going to be a very slow growth mode parallelling whatever the economic growth is. It will not be the two-and-a-half to three times the economic growth in the country, which it was back in the 1960s and early 1970s. So we are talking about an industry that is going to grow slowly. But it is a very vital industry to this country and it is the chicken and the egg. The country cannot grow without good transportation and transportation cannot grow without the strong economy.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): I am delighted, Mr. Chairman, that Mr. Taylor raised the chicken and the egg situation because I want to come now to, in the few minutes that I have remaining, a local preoccupation of mine—I hope the committee will indulge me once more—the question of the future of Hamilton City Airport.

Mr. Taylor, you met with the Minister of Transport; Mr. Munro, the member for Hamilton East and, I believe, the

[Traduction]

PWE, Consolidation et ainsi de suite; nous connaissons tous aussi la situation de Québecair; dans tous ces cas, les gouvernements devaient intervenir et injecter des fonds. Cela nous conduit donc à la question de savoir combien de lignes aériennes, de quelle envergure, le Canada peut appuyer financièrement, de façon viable. Nous avons pu survivre financièrement, du moins ces deux dernières années, sans croissance. Notre croissance était de 2 p. 100 une année, et nous avons perdu 3 p. 100 l'année d'après, de sorte que nous nous retrouvons essentiellement à notre situation de 1979.

Quant aux autres transporteurs, par exemple CP, sa croissance est passée de 15 à 20 p. 100. Les transporteurs régionaux ont tous amélioré leur situation, quant au volume de leurs activités qui ont augmenté de 10 p. 100 par an. Par conséquent, malgré une croissance certaine, ces lignes aériennes ne deviennent pas rentables, et voilà ce qu'il faut en conclure: ou bien on démantèle Air Canada, dont vous avez dit que c'était la meilleure ligne aérienne du monde, en laissant des capitaux privés s'occuper du domaine de l'aviation au Canada, et en courant le risque que des capitaux privés déterminent quels services il faudra assurer ou non, selon les gains sur les investissements, ou bien on essaie de trouver un compromis.

Je pense que ce que nous essayons de trouver c'est le compromis canadien caractéristique. Air Canada représente la moitié de l'aviation au Canada, et par conséquent, nous ne dominons pas le marché. Nous ne sommes pas le monopole que nous étions en 1937 et en 1939, et quoiqu'en disent les médias, je ne veux pas que nous revenions à cette situation. Mais je pense que nous sommes une meilleure ligne aérienne parce que la concurrence existe au Canada, et naturellement, nous avons beaucoup de concurrence à l'étranger.

Notre part du marché a diminué, et nous ne voyons pas de croissance réelle pour Air Canada au Canada si les structures de l'aviation sont pour rester essentiellement ce qu'elles sont. En fait, nous estimons que cette industrie est mûre. Si le Canada recouvre une certaine croissance économique dans son secteur du transport, elle sera sans doute très lente, suivant l'évolution de la croissance économique. Elle ne sera pas deux fois et demi à trois fois la croissance économique du pays, ce qui était le cas vers les années 1960 et au début des années 1970. Nous parlons donc d'une industrie qui va se développer lentement. Mais elle est très vitale pour ce pays, elle est essentielle. Le pays ne peut pas se développer sans de bons moyens de transport, qui ne peuvent pas se développer sans une économie forte.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Mais je suis très heureux, monsieur le président, que M. Taylor ait parlé de l'importance exceptionnelle des transports, parce que dans les quelques minutes qui me restent, je voudrais parler d'une de mes propres préoccupations, j'espère que le Comité voudra bien me permettre cette question, je veux parler de l'avenir de l'aéroport de Hamilton.

Monsieur Taylor, vous avez rencontré le Ministre des Transports, M. Munro, député de Hamilton-Est, et le Président de

[Text]

President of Nordair, a week or 10 days ago. How would you characterize the discussions that took place in terms of Nordair's service and maybe Air Canada's service into Hamilton? I know it may sound parochial to the members of the committee, but we are talking here about the the entire Niagara region and we are talking about, a traffic population of at least two million people. How would your characterize those discussions in terms of Nordair's future service into Hamilton?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Scott, that meeting, I believe, and what is continuing beyond that meeting, is a demonstration of the fact that Air Canada is committed to provide service to the communities which we are now serving. And in this case, we have a large interest in what Nordair does.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): It is 86 per cent.

Mr. C.I. Taylor: It is 86 per cent. There is no question that if I looked at the financial record of Nordair on that route and had the opportunity to take that investment and put it into something else, that is exactly what I would do. The financial record of that route for Nordair has been a continuation of fairly substantial losses over the years. The outcome of that meeting was that we want to do everything we possibly can to continue Nordair's services to the Hamilton area because of that connection, and we are going to undertake a survey, hopefully in conjunction with the Chamber of Commerce or one of the agencies there. From previous experience, we know that it is helpful and almost necessary to involve the local community. We want to find out why people are not using the service that is already there. We want to find out what it would take to have them use it and whether or not what they say it would take is possible to provide.

In the first instance, as a result of that survey, Nordair would probably downgrade the size of equipment because a 100-passenger airplane is just too large, except perhaps on Friday night or something.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): That means we lose our jets.

Mr. C.I. Taylor: That means that is an option, and I think it is an option we have to face in these days. Is air service more important than jet service on a stage length of the type that we are talking about? We are not talking about putting people on prop services for three or four hours. We are talking about putting them on a prop services for less than an hour. But we have to look at the hard economics, Mr. Scott, of that route. If we are going to have a commitment to service, then we have to take into consideration how it can most effectively be done by losing the least amount of money.

• 1105

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): One last question, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Assuming a very real upgrading and improvement of the Hamilton airport facilities, runways and the rest, what role do you see for Air Canada in

[Translation]

Nordair il y a une semaine à 10 jours environ. Comment caractériseriez-vous les discussions concernant le service de Nordair, et peut-être d'Air Canada à Hamilton? Je sais que cela peut paraître dénué d'intérêt véritable pour les membres du Comité, mais nous parlons ici de toute la région de Niagara et d'une population cible d'au moins 2 millions de personnes. Qu'est-ce qui s'est dit dans ces discussions au sujet de la participation future de Nordair à l'aéroport de Hamilton?

M. C.I. Taylor: Monsieur Scott, cette réunion, et ce qui la suivra prouve bien qu'Air Canada s'est engagé à offrir ses services aux villes que nous desservons actuellement. Et dans le cas dont nous parlons, nous nous intéressons beaucoup à ce que fait Nordair.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Il s'agit de 86 p. 100.

M. C.I. Taylor: En effet. Il est évident que si j'avais examiné la performance financière de Nordair sur ce trajet, et que j'avais la possibilité de placer ces investissements ailleurs, c'est exactement ce que je ferais. Sur ce trajet, Nordair a accumulé des pertes importantes au fil des ans. Le résultat de cette réunion a été que nous voulions faire tout notre possible pour que les services de Nordair dans la région de Hamilton soient maintenus, étant donné cette situation, et nous allons effectuer une étude, que nous espérons faire de façon conjointe avec la Chambre de commerce ou l'un des organismes de cette région. D'après notre expérience, nous savons qu'il est utile et presque nécessaire de faire participer la communauté locale. Nous voulons savoir pourquoi les gens n'utilisent pas le service qui existe déjà là-bas. Nous voulons savoir ce qui les amènerait à les utiliser, et s'il est possible d'appliquer les solutions qu'ils préconisent.

Tout d'abord, à la suite de cette enquête, Nordair devra probablement utiliser de plus petits appareils, car à l'exception des vendredis soirs par exemple, des avions de 100 places sont vraiment beaucoup trop grands.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Cela signifie que nous perdons nos avions à réaction.

M. C.I. Taylor: Cela signifie que c'est une possibilité et c'est une possibilité que nous devons envisager de nos jours. Le service aérien est-il plus important que le service par jet, sur un vol aussi limité que celui dont nous parlons. Il ne s'agit pas de faire voyager des passagers sur des avions à hélices pendant 3 ou 4 heures, le vol durera moins d'une heure. Mais, monsieur Scott, nous devons examiner tous les facteurs économiques de ce trajet. Si nous nous engageons à le desservir, nous devons examiner comment le faire le plus efficacement, avec le moins de perte monétaire possible.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Une dernière question, monsieur le président.

Le vice-président: Oui.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): En supposant une véritable modernisation et une véritable amélioration des installations de l'aéroport d'Hamilton, de ses pistes, etc., quels services

[Texte]

terms of servicing that airport either as a spin-off airport from the already congested Toronto situation or a particular service for Hamilton civic airport, quite apart from what Nordair decides?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Scott, we were on record some years ago as saying that if the Hamilton airport was upgraded Air Canada would, in fact—I am not sure of the operative word that we used at that time—consider serving on some form of a transcontinental basis.

Certainly, the airport cannot be looked at simply to serve Hamilton-Ottawa-Montreal, and essentially that is what it serves today. Therefore, we would have to try to understand—and Mr. Jeanniot would be put on his mettle to try to understand—whether enough longer haul transcontinental market exists in Hamilton so that Hamilton could be used to go to western Canada or to go to other points east of Montreal or to the U.S. or somewhere else. Certainly, the justification for Hamilton airport has to be more than just Ottawa and Montreal.

The problem is, again, the problem of multi airports for communities of 2 million to 3 million people: Where you are dispersing the flight frequencies, how many can you attract to the low-frequency airport? Because the high-frequency airport, which is always Malton, which is an hour away by car, is always going to attract a great number.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): But you would be willing to sit down with the chamber, with the region, with the municipalities involved to discuss the future—

Mr. C.I. Taylor: Yes.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): —your future and the airport's future?

Mr. C.I. Taylor: Yes, we would.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Scott and Mr. Taylor.

We will take a 10-minute break, and then we will go to Mr. Korchinski.

• 1109

• 1114

The Vice-Chairman: Mr. Korchinski being absent, I will recognize Mr. Turner.

• 1115

Mr. Turner: If you look at your assets and liabilities on pages 22 and 23 of the 1981 report and the assets and the liabilities on pages 18 and 19 of the 1980 report, the figures do not jibe. Can you tell me why?

An hon. Member: Shocking!

Mr. Benjamin: What pages?

[Traduction]

pourrait offrir Air Canada en l'utilisant soit comme aéroport de délestage pour l'aéroport de Toronto déjà fort saturé soit comme véritable escale dans un but tout à fait différent de celui de Nordair?

M. C.I. Taylor: Monsieur Scott, nous avons déjà dit il y a plusieurs années que si l'aéroport d'Hamilton était modernisé, Air Canada envisagerait—je ne me souviens plus du terme que nous avions utilisé—de s'en servir comme base transcontinentale.

Il est certain que cet aéroport ne devrait pas servir simplement la ligne Hamilton-Ottawa-Montréal, ce à quoi il sert, pour l'essentiel, aujourd'hui. Par conséquent, il nous faudrait essayer de déterminer—et M. Jeanniot y aurait aussi tout intérêt—si un marché suffisant de longs courriers transcontinentaux existe à Hamilton afin qu'Hamilton puisse être utilisé comme point de départ vers l'Ouest, ou vers d'autres points à l'est de Montréal ou vers les États-Unis, ou ailleurs. Servir uniquement Ottawa et Montréal n'est pas suffisant pour justifier l'aéroport d'Hamilton.

Une fois de plus se pose le problème de plusieurs aéroports pour des collectivités de deux à trois millions de personnes: comment répartir les vols, comment attirer la clientèle vers le plus petit aéroport? Le plus gros aéroport, qui est toujours celui de Malton, à une heure de voiture, attirera toujours une grande clientèle.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Vous seriez cependant disposé à discuter avec la Chambre, avec la région, avec les municipalités, l'avenir . . .

M. C.I. Taylor: Oui.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): . . . votre avenir et l'avenir de l'aéroport?

M. C.I. Taylor: Oui.

Le vice-président: Merci, MM. Scott et Taylor.

Nous allons faire une pause de 10 minutes, et la parole sera à M. Korchinski.

Le vice-président: Monsieur Korchinski étant absent, je donne la parole à M. Turner.

M. Turner: Si l'on regarde votre actif et votre passif aux pages 22 et 23 du rapport annuel de 1981, ainsi que l'actif et le passif aux pages 18 et 19 du rapport de 1980, on constate que les chiffres ne concordent pas. Pouvez-vous m'en donner l'explication?

Une voix: Quelle horreur!

M. Benjamin: A quelles pages?

[Text]

Mr. Turner: Pages 22 and 23, and pages 18 and 19 in the 1980 report. You have assets, cash and short-term investments, \$261,749, and in your 1980 report, \$262,292. Why the discrepancy in the figures?

Mr. W. Reid: I cannot give you a positive answer, sir, except to say that we probably have consolidated some of our subsidiaries in that situation in the latest year. Changes include consolidation of wholly owned subsidiaries, which has caused a recasting of the figures. There have been several other areas—restructuring of operating-revenue and operating-expense categories, categorization of accounts, and as I say, restructuring of changes in financial position reflecting changes in cash and short-term investments. So basically, sir, the answer is changes of accounting detail rather than errors or omissions.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor, do you have something to add?

Mr. C.I. Taylor: I just wanted to refer Mr. Turner to note 14 on page 27, which is what Mr. Reid is quoting from.

Mr. Turner: Which report do you believe? You know, you get a balance sheet so that it balances, and yet when you swing over to the next year there is a discrepancy.

Mr. C.I. Taylor: You obviously believe the last report, because that is the one that the auditors have agreed that the accounting changes were appropriate to that year, and so it is the 1981 report at which we are now beginning to consolidate certain of the subsidiaries' earnings and assets and liabilities.

Mr. Turner: Coming from London, Ontario, can you tell me if there are any future plans for better air service out of London to the west and east—western and eastern airports serviced by Air Canada? What about London to Winnipeg, or London to Vancouver, or places like that?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Jeanniot.

Mr. Jeanniot: The current levels of service are unlikely to change in the shorter timeframe. The level of traffic and the economy is such that is difficult to envisage in the next while that a greater degree of services could be supported out of London to the west. It is the proximity, I am afraid, of London to Toronto that creates that attraction, and the services are so much greater over there that it is difficult to see how additional services mounted would provide the variety of needs that the population of London requires.

Mr. Turner: Well, some years ago, sir, London airport was considered a satellite of Malton for overseas flights, and that is the reason why the runway was upgraded to take everything, including 747s, and nothing has developed since the upgrading. If Air Ontario can make money, why did Air Canada pull up stakes and just give us two flights a day? Why did you not keep the turboprops, and why allow another carrier in there when we had excellent service by Air Canada? Because if you look at it, they are going to spend \$40 million or \$50 million

[Translation]

M. Turner: Aux pages 22 et 23, et aux pages 18 et 19 du rapport de 1980. Vous avez l'actif, l'encaisse et placements à court terme, \$261,749. et dans votre rapport de 1980, on y lit 262,292. Pourquoi cette différence?

M. W. Reid: Je ne peux vous répondre avec certitude, monsieur, sauf pour vous dire que nous avons probablement effectué une consolidation de certaines de nos filiales au cours de la dernière année. En fait, les modifications comprennent la consolidation des filiales en propriété exclusive, ce qui nous a forcé à remanier les chiffres. Il y a également plusieurs autres secteurs, modifications des postes de recettes et de dépenses d'exploitation, les comptes par catégorie, comme je l'ai dit, des modifications de l'état de l'évolution de la situation financière pour présenter l'évolution de l'enquête et des placements à court terme. Au fond, monsieur, il s'agit de modifications dans les détails comptables plutôt que d'erreurs ou d'omissions.

Le vice-président: Monsieur Taylor, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. C.I. Taylor: J'aimerais simplement renvoyer M. Turner à la note 14 à la page 27 que vient de citer M. Reid.

Mr. Turner: Quel rapport faut-il croire? Vous savez, si vous avez un bilan, c'est pour balancer, et pourtant si l'on passe à l'année suivante, on constate une différence.

M. C.I. Taylor: Il faut manifestement croire le dernier rapport puisque c'est celui pour lequel les vérificateurs ont accepté qu'il convenait d'apporter des modifications comptables au bilan de l'année et donc c'est le rapport de 1981 où l'on constate que nous commençons maintenant à consolider les recettes, l'actif et le passif de certaines filiales.

Mr. Turner: Parce que je viens de London, Ontario, pouvez-vous me dire si vous avez d'autres plans afin d'améliorer le service en partance de London vers l'Ouest et vers l'Est, vers les aéroports de l'Ouest et de l'Est desservis par Air-Canada? Quelque chose comme London-Winnipeg, ou London-Vancouver, ou des endroits semblables?

M. C.I. Taylor: Monsieur Jeanniot.

M. Jeanniot: Le niveau actuel du service ne changera fort probablement pas à court terme. Le trafic et l'économie sont tels qu'il est difficile d'envisager qu'on puisse à court terme justifier un service accru de London vers l'Ouest. C'est la proximité, je le crains, de London à Toronto qui engendre cette attraction et les services y sont tellement plus nombreux à Toronto, qu'il est difficile de voir comment on pourrait offrir des services supplémentaires qui puissent répondre à la gamme des besoins de la population de London.

Mr. Turner: Il y a quelques années, monsieur, l'aéroport de London était considéré un satellite de Malton pour les vols vers l'Europe et c'est pourquoi on avait amélioré la piste de façon à pouvoir l'utiliser pour tous les avions, y compris les 747, et depuis cette date, il ne s'est rien produit. Si Air Ontario peut gagner de l'argent, comment se fait-il qu'Air Canada ne puisse pas offrir deux vols par jour? Pourquoi n'avez-vous pas gardé les turbohélices et pourquoi avoir permis à un autre transporteur de s'installer alors qu'Air Canada nous offrait un excel-

[Texte]

on the Hamilton airport, which is 30 miles from Malton, and yet London is about 120 and you do not want to give them any service. Your daily flight each way to Ottawa is a good flight, but the other flights, sometimes they are there, sometimes they are not. If one airline can make money, why did you not stay in the business?

• 1120

Mr. C.I. Taylor: Well, Mr. Chairman, I think we have to come back to the question I was discussing earlier this morning.

Given the proximity of London to Toronto, it was our judgement, and I believe it has been proven right, that it is frequency of service that will attract traffic on that route with smaller aircraft. Now the last prop aircraft that we had, of course, were the Viscounts, which were a very high-cost airplane by the standards of the period of time that we are talking about. In other words, they were a four-engined airplane, to carry 40 to 50 people, depending on your configuration. We had to get rid of those airplanes for sheer economic reasons and it was at that point in time that we realized that the DC-9 was a far too large aircraft to operate over a stage link of the distance of London to Toronto and that what it needed was, again, roughly a 40-passenger airplane and what was then known as Great Lakes Airlines were on the route, coming through London from Sarnia, and it appeared to us that we would be doing the community a service by allowing Great Lakes to go on there with higher frequency which would utilize their airplanes and provide the frequency for the community to get to Malton.

So, it is not a question of our deciding that we did not want to operate the airplanes we were operating; it was a question that our airplanes, the Viscounts, had no better economics than the DC-9 that we would have put on which was too large.

The Vice-Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Well, we have a lot poorer service today than we had before and—I have to be honest with you—we are not satisfied with what we have got now. It is not reliable. Out of 10 trips, I finally arrived in Ottawa on time on one trip. So that is pretty good. They dump you off in Toronto and nobody says a thing. You go to the Air Canada desk and they say, what are you doing here? Nobody knows.

Now we were quite happy with Air Canada. Now people do not understand why we got out of it, because Air Ontario must be making money so you must have been making money.

Mr. C.I. Taylor: Well, first of all, I think you should ask Air Ontario whether they are. Number one.

Mr. Turner: Well, they are still buying and expanding so this money has come from somewhere.

[Traduction]

lent service? Si on y regarde de près, on constate qu'on va dépenser 40 ou 50 millions de dollars sur l'aéroport de Hamilton, qui se trouve à 30 milles de Malton et pourtant London se trouve à 120 milles et vous ne voulez pas nous donner de service. Votre vol quotidien dans les deux sens vers Ottawa est un bon vol, mais il y a d'autres vols, parfois nous les avons, parfois nous ne les avons pas. Si une société aérienne peut réaliser des bénéfices, pourquoi n'êtes-vous pas restés?

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, je crois qu'il faut reprendre la question dont j'ai discuté plus tôt ce matin.

Compte tenu de la proximité de London à Toronto, nous avons pensé et je crois que les événements nous ont justifiés, que c'est la fréquence du service qui attirera la clientèle sur ce trajet avec un petit aéronef. Or les derniers aéronefs à hélices que nous avions évidemment, c'était les Viscounts, qui étaient extrêmement coûteux à exploiter en comparaison de ceux d'aujourd'hui. En d'autres termes, il s'agit d'un quadrimoteur qui transporte 40 à 50 personnes, selon la disposition des sièges. Il nous a fallu nous défaire de ces avions tout simplement pour des raisons économiques et c'est alors que nous nous sommes rendus compte que les DC-9 étaient beaucoup trop grands pour effectuer un service de London à Toronto et que ce qu'il fallait, encore une fois, c'était un avion d'environ 40 places; or ce qui s'appelait alors Great Lakes Airlines était déjà dans le secteur, atterrissant à London en provenance de Sarnia, et il nous a semblé que c'était rendre service à la localité que de permettre à Great Lakes d'atterrir à London en offrant un plus grand nombre de vols, ce qui utiliserait ces avions et fournirait un service accru à destination de Malton.

Donc, il ne s'est pas agi pour nous de décider que nous ne voulions plus utiliser les avions que nous utilisions; le fait est que nos avions, les Viscounts, n'étaient pas plus rentables que les DC-9 qui étaient trop gros et par lesquels nous les aurions remplacés.

Le vice-président: Monsieur Turner.

M. Turner: Le service aujourd'hui est bien en-dessous de ce que nous avions auparavant, je serai honnête avec vous, nous ne sommes pas satisfaits de ce que nous avons maintenant. Le service n'est pas fiable. Sur dix voyages, j'arrive une seule fois à Ottawa à l'heure. Et déjà c'est bien. On vous descend à Toronto sans que personne ne dise un mot. Vous allez au comptoir d'Air Canada et là on vous dit, qu'est-ce que vous faites ici? Personne ne le sait.

Or nous étions très heureux avec Air Canada. Les gens ne comprennent pas pourquoi vous êtes parti, car si Air Ontario fait sans doute de l'argent, vous deviez également en faire.

M. C.I. Taylor: Tout d'abord, je crois que vous devriez demander à Air Ontario si c'est rentable. C'est la première chose.

M. Turner: La compagnie continue à acheter et à s'agrandir et donc il faut que l'argent provienne de quelque chose.

[Text]

Mr. C.I. Taylor: And secondly, I think we come back, to some extent, to the point of view we were talking about this morning with Nordair. We are in a different economic environment today than we were then and, just as we are looking at the Hamilton situation, in Nordair's case, to try to find the best way to do it, we are considering going to propeller services, in the same way that it was the only way that we could make any kind of an economical operation out of the London service.

Now, if Air Ontario are making money, and I hope they are, certainly we are doing a lot of work for them in Toronto, but it because they are able to tie their two licences together, which was the Sarnia-Toronto licence, with Sarnia-London, and London-Toronto. It is the package of the route structure that makes it attractive to Air Ontario.

Mr. Turner: Are you aware that Canadian Pacific is looking at the London and Windsor area? If possible, if we can get good service from them, we will apply to the CTC because we service about 1.5 million people and the service is not there as far as London and that area is concerned.

Mr. C.I. Taylor: My only comment to that, Mr. Turner, is that any route that a carrier is not serving is probably a candidate for them to serve and it does not surprise me that CP would say that they are looking at that route as they have said that they have looked at others, but whether or not they operate it, I think, is a question that they will have to decide.

Mr. Turner: Well, this gentlemen just made the statement there is no immediate plans. What about long-term plans for flights from London to the west and London to Halifax? London to Cleveland, you eliminated that flight and now Air Ontario has picked that one up.

Mr. C.I. Taylor: I wish that I could be optimistic about when. At the moment, traffic in Canada is declining. Total traffic in Canada is declining on the transcontinental route. Practically on every route in the country, the traffic is in a declining mode. When the traffic and the economy becomes stronger and we can look to strength in the market, then we certainly would want to operate as many long-haul flights as possible and if the London market could support a London-Halifax or a London-western Canada, you can be assured that we would operate it.

Mr. Turner: Thank you very much, sir.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Before I recognize Mr. Korchinski, I have to leave again for another five minutes. I have six busloads of constituents coming in today so that is why I am doing a bit of musical chairs.

Mr. Korchinski, ten minutes.

[Translation]

M. C.I. Taylor: Deuxièmement, je crois qu'il nous faut revenir, dans une certaine mesure, au point de vue dont nous discutions ce matin avec Nordair. La conjoncture économique est différente aujourd'hui d' alors, et tout comme nous examinons le cas de Hamilton, avec Nordair, pour essayer de trouver la meilleure façon de s'y prendre, nous songeons à un service avec avions à hélices, puisque, de la même façon, c'est l'unique moyen de tirer le moindre bénéfice du service de London.

Or si Air Ontario y fait de l'argent, et je l'espère bien, il est certain que nous faisons beaucoup de travail pour Air Ontario à Toronto, mais c'est parce que l'entreprise a pu réunir ensemble ces deux permis, c'est-à-dire le permis de Sarnia à Toronto en offrant Sarnia-London et London-Toronto. C'est en réunissant ces parcours que la chose devient attrayante pour Air Ontario.

M. Turner: Savez-vous que le Canadien Pacifique étudie la région de London et Windsor? Si possible, si nous pouvons obtenir un bon service de CP, nous allons présenter une demande à la Commission canadienne des transports, car nous desservons environ 1.5 million d'habitants et en ce qui concerne London et la région avoisinante, le service n'est pas satisfaisant.

M. C.I. Taylor: La seule chose que je puisse répondre, monsieur Turner, c'est que tout trajet que ne dessert pas un transporteur est un trajet éventuel et je ne suis pas surpris que CP dit examiner ce trajet tout comme on a dit qu'on en examinait d'autres, mais quant à savoir si on l'exploitera ou non, c'est à CP d'en décider.

M. Turner: Eh bien, ce monsieur vient de dire qu'il n'y a aucun plan immédiat. Qu'en est-il des plans à long terme pour des vols de London vers l'Ouest et London à Halifax? London à Cleveland, vous avez éliminé ce vol et maintenant Air Ontario l'a pris en charge.

M. C.I. Taylor: J'aimerais pouvoir vous répondre avec optimisme. Pour l'instant, le trafic aérien au Canada est à la baisse. Le volume total est à la baisse au Canada sur les trajets transcontinentaux. En fait, le volume est à la baisse sur presque tous les trajets au pays. Lorsque le trafic et l'économie se raffermiront, nous pouvons envisager une reprise du marché et alors nous voudrons certainement exploiter le plus grand nombre possible de vols à long parcours, et si le marché de London peut rentabiliser des vols London-Halifax ou London vers l'Ouest du Canada, vous pouvez être certain que nous les exploiterons.

M. Turner: Merci beaucoup, monsieur.

Le vice-président: Merci, monsieur Turner.

Avant de céder la parole à M. Korchinski, je dois encore m'absenter pendant cinq minutes. J'ai six autobus de commettants qui arrivent aujourd'hui, et c'est pourquoi je change constamment de place.

Monsieur Korchinski, dix minutes.

[Texte]

• 1125

Mr. Korchinski: I would like to ask about customer relations. It is going to be not entirely about operational claims and so on. It has to do with the deficits you are having to suffer and so on. A part of it is, perhaps, dissatisfied customers. Do you get many complaints about pilfering in your baggage department?

Mr. Jeanniot: It has been, in fact, improving over the last few years. Our performance—I do not have the number immediately available, although I am sure it can be obtained, for the ratio of claims to number of bags carried. We carried last year something like one and a half bags per customer, and that would be something in the order of 18.5 million bags.

The claims and complaints on baggage are one of the many performance parameters we monitor very carefully and follow in every airport, and through our customer service departments. The ratio has been improving over the last few years, actually.

It is a multiplicity of things. It is not just pilferage. It can be damages, it can be genuine loss which eventually turns up again; the baggage could have been misplaced or misshipped and it turns up several days later, but in the meantime you may still have to accommodate a client on an emergency-kit basis.

Mr. Korchinski: Let us not deal with anything other than the pilfering aspect of the thing. Some of the damages are unavoidable and so on. I suppose somebody grabs a wrong bag and ships it in the wrong direction, and that is an error. But this is a deliberate pilfering of baggage. I can tell you, sir, that I have had my bag gone through, and I have lost a brand new shaver, for example.

Can you tell me which particular terminals are the worst in the country? There are a few, in my opinion, that are worse, but I would like to hear from you.

Mr. Jeanniot: We do not have available statistics broken down by terminals. Although pilferage is unfortunate and every individual occurrence is always traumatic, I am sure, that question in Canada has actually not been as a great a problem as it has been elsewhere. There are some terminals around the world which have been notorious for losing and smashing baggage, including pilferage. Our total statistics are per thousand passengers boarded, and I can tell you that the total degree of complaints on baggage—not broken down—has come down from 3.3 to 3.15 in the last year. It has been improving every year. I do not have that broken down as to pilferage. That covers loss, damage, delays, and a whole bunch of—

Mr. Korchinski: There again, I do not want to get into another area, because that is a kind of red herring. What surveillance is conducted in the baggage room and so on? Is any?

Mr. Jeanniot: Certainly we have supervision on duty in all airports, in all the ships; the leads themselves are usually

[Traduction]

M. Korchinski: J'aimerais parler des relations avec la clientèle. Cela n'a pas tout à fait relié aux demandes de remboursement, etc. Je m'intéresse aux déficits que vous devez supporter, etc. En partie ce qui m'intéresse peut-être, ce sont les clients dits satisfaits. Recevez-vous de nombreuses plaintes de vol de bagages chez vous?

M. Jeanniot: La situation, en fait, s'améliore depuis les cinq dernières années. Notre performance—je n'ai pas les chiffres sous la main, bien que nous pourrions les obtenir, j'en suis persuadé, du pourcentage de plaintes par rapport au nombre de valises transportées. L'an dernier, nous avons transporté quelque chose comme une valise et demie par client, ce qui donne environ 18,5 millions de valises.

Les demandes et les plaintes visant les valises sont parmi les nombreux paramètres de performance que nous surveillons de très près à chaque aéroport et par l'entremise de nos services à la clientèle. Le pourcentage s'est constamment amélioré au cours des cinq dernières années.

Il y a de multiples facteurs. Il n'y a pas simplement les vols. Il peut y avoir dommages, il peut s'agir d'une perte réelle, une valise qui finit par réapparaître; la valise peut avoir été perdue ou envoyée au mauvais endroit pour réapparaître quelques jours plus tard, mais entre temps, vous devez quand même fournir le nécessaire d'urgence aux clients.

M. Korchinski: Laissons de côté tout ce qui n'a rien à voir avec les vols. Certains dommages sont inévitables, etc. Je suppose qu'il arrive que quelqu'un attrape la mauvaise valise et l'expédie à la mauvaise destination, mais c'est là une erreur. Toutefois, je veux parler du vol prémedité dans les valises. Je peux vous dire, monsieur, qu'on a fait ma valise et que j'ai perdu par exemple un rasoir tout neuf.

Pouvez-vous me dire quels aéroports sont les pires au pays? A mon avis, il y en a quelques-uns qui sont pires, mais j'aimerais connaître votre opinion.

M. Jeanniot: Nous n'avons aucune statistique par aéroport. Bien que chaque vol soit malheureux et chaque cas individuel toujours traumatisant, je suis persuadé qu'au Canada, en réalité, ce problème n'a pas la même envergure qu'ailleurs. Certains aéroports de par le monde ont une réputation noire touchant les valises perdues et abîmées, ainsi que le vol. Toutes nos statistiques sont formulées par 1,000 passagers à bord et je puis vous affirmer que le nombre total de plaintes visant les valises—sans ventilation—a diminué au cours de la dernière année de 3,3 à 3,15. Il y a eu une amélioration à chaque année. Je n'ai pas les chiffres quant au vol dans les valises. Les chiffres que je vous donne portent sur les pertes, les dommages, les retards, toute la gamme de ...

M. Korchinski: Là encore, je ne tiens pas à aborder un autre aspect, car cela pourrait induire en erreur. Quelle surveillance effectuez-vous dans la salle des bagages, etc.? Y en a-t-il?

M. Jeanniot: Certainement, nous avons des surveillants en devoir dans tous les aéroports, pour toutes les expéditions; Les

[Text]

highly reliable people. There are, I think, ample opportunities for monitoring and cross-checking at the various stages of the operations. Sometimes, also, various airlines are involved. The baggage may not be in the hands of only one airline. It is sometimes difficult, when many airlines are involved, to make sure the transfer from one to the other has been properly supervised.

• 1130

Mr. Korchinski: No, I am not asking you about the other airlines, nor am I asking you about other countries—I know what can go on there—rather I have another case of a constituent of mine who apparently had his baggage held up in Toronto. And Toronto is exactly where my bag was pilfered. Have you got any TV monitoring or surveillance at all on the baggage room? After all we have TV surveillance in the corridors of the House of Commons; that is not unusual; we do not think it is so unusual. Department stores have surveillance of all their customers. Are you conducting that type of surveillance at all?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Korchinski, perhaps I could intervene on this. The question of pilferage is of major concern to us. We have, I believe, a large professional staff of security people who are constantly working with our airport management and our unions and I would have to say that I have had good co-operation from the unions in the whole question of security, but we are dealing, of course, with the human factors. As much as I would like to be able to say to you that we ought not to have pilferage, we do, because we do have this human factor, but certainly our own security procedures and processes are held up in front of the industry as being some of the best in the world. We have been working closely with our unions because these are all airports where all of the people are unionized and we need the co-operation of the unions for the type of surveillance that we have and we have good co-operation from them in terms of what we call our security procedures.

As Mr. Jeanniot says, when an incident occurs it is most unfortunate and we regret it from the standpoint of the passengers but realizing that we are handling 18 million pieces of baggage a year and that we have thousands of employees and that Toronto is the largest airport in our system, which most of the bags are going to go through, obviously it is the airport that lends itself to the greatest amount of inconvenience, pilferage, loss, damage, whatever but I can assure you, sir, that our security diligence and our security processes and procedures are very strong and we have good co-operation from our unions and I believe that every month we are making progress over the month before in not only just straight surveillance. It alone is not the answer. Surveillance is simply a means of catching the thief, if you will.

What we are trying to do is to build up a working environment, what we call quality of working life for the employee so

[Translation]

chefs de groupe eux mêmes sont en général des personnes très fiables. Il existe je crois toutes les occasions voulues de surveillance et de vérification aux diverses étapes du processus. Parfois aussi, la manutention est faite par plusieurs sociétés aériennes. La valise n'est pas toujours entre les mains d'une seule société. Il est parfois difficile, lorsque plusieurs sociétés aériennes doivent manier les valises de s'assurer que le transfert de l'une à l'autre est bien surveillé.

M. Korchinski: Non, je ne vous demande pas ce que font les autres sociétés aériennes, ni les autres pays—j'aimerais plutôt vous parler du cas d'un autre de mes commettants dont les bagages auraient semble-t-il été retenus à Toronto. C'est exactement à Toronto que je me suis fait prendre mon sac. Avez-vous un système de contrôle ou de surveillance par télévision dans toutes les salles de bagage? Après tout, nous avons la surveillance par télévision dans les corridors de la Chambre des communes; ce n'est rien d'extraordinaire; nous ne croyons pas que ce soit exceptionnel. Les grands magasins surveillent ainsi tous leurs clients. Assurez-vous ce genre de surveillance?

M. C.I. Taylor: Monsieur Korchinski, je pourrais peut-être répondre à cela. La question des vols nous préoccupe énormément. Nous avons je pense un vaste personnel professionnel de la sécurité qui travaille constamment avec la direction de l'aéroport et avec nos syndicats, et je pense que je dois dire que la collaboration des syndicats sur toute cette question de sécurité a été bonne, mais nous devons nous rendre à l'évidence que nous traitons là de facteurs humains. J'aimerais bien pouvoir vous dire qu'il ne devrait pas y avoir de vols, mais il y a ce facteur humain, et nos systèmes et procédés de sécurité dans notre industrie sont parmi les meilleurs au monde. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos syndicats, parce que tout le personnel de ces aéroports est syndiqué, et nous avons besoin de la collaboration des syndicats pour le genre de surveillance que nous effectuons, et nous sommes assurés de leur collaboration en ce qui concerne ce que nous appelons nos systèmes de sécurité.

Comme M. Jeanniot l'a dit, quand des incidents se produisent, c'est malheureux, c'est regrettable pour les passagers, mais il faut tenir compte du fait qu'il nous passe entre les mains 18 millions de pièces de bagage par année et que nous avons 1,000 employés, et que l'aéroport de Toronto est le plus grand de tout notre système, par lequel la majeure partie du bagage va passer, c'est évidemment l'aéroport où l'on compte le plus grand nombre d'ennuis, de vols, de pertes, de dommages, de tout ce que vous voudrez, mais je puis vous assurer, monsieur, que notre système et nos procédés de sécurité sont très efficaces et que nous avons la collaboration de nos syndicats, et je pense que nous faisons du progrès chaque mois par rapport au mois précédent, et ce, plus qu'au niveau simplement de la surveillance. Car la surveillance seule n'est pas la réponse. La surveillance est simplement un moyen de prendre le voleur, si vous voulez.

Ce que nous tentons de faire, c'est de créer une atmosphère de travail, d'instaurer ce que nous appelons la qualité de vie au

[Texte]

he will feel part of the corporation and its future and be cognizant of the fact that if a passenger's bag is pilfered or damaged then he is going to be a lost customer to the airline which is where the security of his own work future is at stake. This is what we are trying to build up in addition to the security procedures and processes.

Mr. Korchinski: What responsibilities do you assume in this case other than turning it over to an insurance company?

Mr. C.I. Taylor: The tariff that we have on file, as all other airlines do, sets out the limitations of the responsibility of the carrier for the property that we handle on behalf of the customer and identifies those items for which we do and do not accept liability; it is all detailed in the tariff. I would be glad to provide you with a copy of it.

Mr. Korchinski: I have a case here of a constituent of mine who took a flight from Saskatoon to Montreal via Toronto and one bag was held up in Toronto. It was eventually delivered to her minus \$600 worth of jewellery. That is not a loss, that is pilfering. She was told that the customer relations officer was going to deal with her and there was no need to call the police but in her opinion—and she is right—she was robbed. She was going to call the police and said that none of our customer-relations officers would deal with it.

• 1135

Eventually she did get a letter from the customer-relations officer. I am going to give you a copy. Either that customer-relations officer did not bother to read it or does not give a damn—as she points out in her letter—about her jewellery. You will see the errors in this letter. Nobody, but nobody, should sign a letter—somebody who typed it up did not know anything about typing, but certainly it was his responsibility to read what was going into that letter. After all, this is a customer. I am going to give you a copy of both of these and I have copies for other members of the committee.

That is a responsible job, because you are dealing with a customer and if they are frustrated they are going to turn to other airlines, and so on. How is it that somebody in your organization who has that responsibility can slough it off and simply leave the customer with: Well, that is all right, this happens every day—that sort of a thing. I know it happens, unfortunately. What I want to do is find out what you are doing about getting this straightened out. I am going to give you copies, because I think you should have a look at both these, go through them and, perhaps, at some point in time, you can forward a letter to me in response, so I can tell my constituents that this is what they are doing.

My time is limited and I do not think you people—

The Acting Chairman (Mr. Corbin): Yes, that is your time.

[Traduction]

travail pour les employés de sorte qu'ils se considéreront comme faisant partie de la société et de son avenir, pour qu'ils réalisent que si les bagages d'un passager sont volés ou endommagés, la société perdra un client, et leur sécurité d'emploi en sera compromise. Voilà ce que nous tentons d'établir outre les systèmes et procédés de sécurité.

M. Korchinski: Outre le fait de vous en remettre à la compagnie d'assurance, avez-vous d'autres responsabilités dans ce cas?

M. C.I. Taylor: Le tarif que nous avons dans notre dossier, comme celui de toutes les autres sociétés aériennes, énonce les limites de responsabilité du transporteur concernant les biens que nous transportons au nom du client, et énumère les articles dont nous sommes ou ne sommes pas responsables; tout est énoncé en détail dans le tarif. Je me ferai un plaisir de vous en remettre un exemplaire.

M. Korchinski: J'ai le cas ici d'un de mes commettants qui a fait un voyage de Saskatoon à Montréal en passant par Toronto, et dont l'une des valises a été retenue à Toronto. On la lui a renvoyée par la suite, mais avec \$600 de bijoux en moins. Ce n'est pas une perte, c'est du vol. On lui a dit que l'agent du service à la clientèle allait s'occuper d'elle et qu'il n'y avait pas lieu d'alerter la police, mais selon elle, et elle a raison, elle considère qu'elle s'est fait voler. Elle allait alerter la police, et elle a déclaré qu'aucun des agents de service aux clients ne voulait s'occuper d'elle.

A la longue, elle a reçu une lettre de l'agent du service au client. Je vais vous en remettre une copie. Soit que l'agent n'a pas pris la peine de la lire, soit qu'elle s'en fiche éperdument—comme elle le fait ressortir dans sa lettre au sujet de ses bijoux. Vous allez voir les erreurs dans cette lettre. Personne, mais personne ne devrait signer une lettre—la personne qui l'a tappée ne connaissait rien de la dactylographie, de toute façon, l'agent aurait du lire ce qui était consigné dans cette lettre. Après tout, c'est un client. Je vais vous remettre une copie de ces deux lettres, et j'ai des copies aussi pour les autres membres du comité.

C'est une tâche de responsabilité que vous avez à faire là, parce que vous traitez avec un client, et si le client n'est pas satisfait, il va faire appel à d'autres sociétés aériennes, et ainsi de suite. Comment une personne de votre organisation qui est investie de cette responsabilité peut-elle être aussi négligente et dire comme cela au client: eh bien, c'est comme cela, cela se produit tous les jours—and ainsi de suite. Je sais que cela arrive, malheureusement. Je veux savoir ce que vous faites pour remédier à cela. Je vais vous remettre des copies, parce que je pense que vous devriez examiner chacunes de ces lettres, et peut-être plus tard, vous pourriez m'envoyer une réponse par lettre, de sorte que je puisse informer mes commettants de ce que vous faites.

Mon temps de parole s'écoule, et je ne pense pas que vous . . .

Le président suppléant (M. Corbin): Oui, votre temps est écoulé.

[Text]

Mr. Korchinski: My time is limited, I will not be able to get—

Mr. C.I. Taylor: I want to thank Mr. Korchinski for the file. I will be glad to look into it personally and get back to you—personally—on the file.

Mr. Korchinski: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Corbin): Thank you, Mr. Korchinski.

Mr. Deniger, 10 minutes.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I could not resist asking a few questions, because I am so glad that we are agreeing on the issue of Dorval and Mirabel. It is not all the time that we agree on something, but we certainly agree on that one. I was wondering if, on that topic, you could indicate to me and to the members of the committee, for example, the cost of operations at Dorval versus Mirabel. Is it accurate that although the landing fees might be somewhat identical, the rental per square foot at Dorval Airport versus Mirabel Airport is quite different? Are the figures of \$10 a square foot, approximately, at Dorval versus \$10 a square foot at Mirabel, correct? That will be my opener.

Mr. C.I. Taylor: Thank you, Mr. Deniger, in your new role.

I will ask Mr. Jeanniot to comment on the preciseness of the question.

Mr. Jeanniot: The cost per square foot of rental space at airports tends to vary substantially across the country. It is a function largely of the investment that, I believe, the Ministry of Transport would have in these various installations. In Dorval, from memory, \$10 sounds about right, on the average; Mirabel would be closer to \$40.

Mr. Deniger: One of the arguments of the promoters of a transfer of flights—an immediate transfer of flights, of course, that is what we are dealing with—is the so-called lack of adequate connections for international carriers landing at Mirabel. You are an international carrier and you also basically have domestic flights right now into Mirabel. Is that a serious problem?

Mr. Jeanniot: It is a function of the broader population basin that is being served. Years ago, the phenomenon of gateways existed and that has eroded significantly over the years. Today it is basically recognized that airports tend to serve, essentially, the broader community where they are located.

The need for connecting flights naturally emerges when a carrier is attempting to serve several markets in that destination. Let us say, for instance, a European carrier that only has entry into Mirabel is covering loads that would also terminate in other parts of the country; it would naturally seek connecting services out of that airport. The quantity of people involved

[Translation]

M. Korchinski: Mon temps est limité, je ne pourrai pas . . .

M. C.I. Taylor: Je tiens à remercier M. Korchinski pour le dossier. Je me ferai un plaisir de l'examiner personnellement et de vous envoyer une réponse personnellement là-dessus.

M. Korchinski: Merci.

Le président suppléant (M. Corbin): Merci, monsieur Korchinski.

Monsieur Deniger, vous avez 10 minutes.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Je ne peux m'empêcher de poser quelques questions, parce que je suis heureux de voir que nous sommes d'accord sur la question de Dorval et de Mirabel. Ce n'est pas toujours que nous sommes d'accord sur quelque chose, mais là-dessus, nous sommes certainement d'accord. Je me demandais si vous ne pourriez pas me donner à moi et aux membres du comité, par exemple, le coût des opérations à Dorval par rapport à Mirabel. Est-il juste de dire que, bien que les droits d'atterrissement sont à peu près identiques, le loyer par pied carré aux deux aéroports est très différent? Est-ce que \$10 du pied carré environ pour Dorval et \$10 du pied carré pour Mirabel est exact? Voilà ma première question.

M. C.I. Taylor: Merci, monsieur Deniger, dans le nouveau rôle que vous jouez.

Je vais demander à M. Jeanniot de commenter l'exactitude de la question.

M. Jeanniot: Le coût par pied carré d'espace loué aux aéroports varie substantiellement au pays. C'est une question en grande partie de l'investissement, je pense, du ministère des Transports dans ses diverses installations. A Dorval, \$10 me semble à peu près exact, si ma mémoire m'est fidèle, en moyenne; pour Mirabel, ce serait plus près de \$40.

M. Deniger: L'un des arguments avancés par les tenants d'un transfert des vols—un transfert immédiat des vols, évidemment, c'est de quoi nous parlons—c'est le soi-disant manque de correspondance adéquate pour les transporteurs internationaux qui atterrissent à Mirabel. Vous êtes un transporteur international et vous avez aussi actuellement un service de vols internes qui utilisent les installations de Mirabel. Est-ce que cela pose un sérieux problème?

M. Jeanniot: Tout cela est fonction du bassin de population plus grand que l'on dessert. Il y a bien des années, nous avions le phénomène des ports d'entrée et cela a disparu considérablement au cours des années. Aujourd'hui, on reconnaît essentiellement que les aéroports desservent en majeure partie la grande communauté où ils se trouvent.

Le besoin de vols de correspondance surgit naturellement quand un transporteur tente de desservir plusieurs marchés à une même destination. Prenons, par exemple, le cas d'un transporteur européen qui a uniquement accès à Mirabel et dont une partie de la charge qu'il transporte est destinée à d'autres régions du pays; ce transporteur chercherait naturellement

[Texte]

has tended to diminish over the years as services from other cities in Canada to Europe have evolved.

• 1140

Mr. Deniger: So in your belief, is it your position that you now provide adequate connecting domestic services to Mirabel for the movement coming exclusively into Mirabel that cannot follow through to Toronto?

Mr. Jeanniot: Well, Mirabel is presently connected to Toronto. It is connected to Ottawa through the local third-level carrier. But it is connected to Toronto and on to Winnipeg, and my belief certainly is that the connection existing today serves the vast majority of the need as it exists today.

Mr. Deniger: Although I support the status quo, I think Mirabel on a 50-year investment cannot be expected to make money on the first 5 years. I think we have to be patient and make sure the time is right for any transfer, make sure the accesses are there, make sure the public really wants it, make sure it is basically the wish of the consumer and the carriers.

I have always had the vision we can do with Mirabel basically what we did the port of Montreal in terms of container movement. As you know, Cast, for example, has made Montreal into the most important container movement port on the east coast. Is there a possibility, through maybe some duty free area or through deregulation or through easier access into Mirabel, of making Mirabel the cargo port or cargo airport it should be?

It seems to me, for example, that when you look at the landing fees at J.F. Kennedy, it could be argued it would be more economical to bring in cargo at Mirabel and truck it into the United States than it is to bring it to New York and then truck it out. Have you looked at this issue, and what are your views on it?

Mr. Jeanniot: There is no doubt that Mirabel has excellent cargo facilities. Its ability to operate without curfew around the clock makes it that much more suitable for a cargo operation, because cargo tends to travel at night and passengers during the day. It is a question of making sure the total system gets built up progressively. It is not just the airlines. It is the trucking network. It is the customers at both ends. There have to be shippers, and there have to be receivers at the other end. To get that flow going is difficult; it has to be orchestrated.

Also the regulations on trucking, I think, between provinces and the United States have to be harmonized to make it easy for these goods to flow. The capabilities of the airport are

[Traduction]

ment des services de correspondance à partir de l'aéroport de Mirabel. Le nombre de personnes a eu tendance à diminuer au cours des années, au fur et à mesure que sont apparus des services dans d'autres villes du Canada à destination de l'Europe.

M. Deniger: Alors, vous estimatez que vous offrez des services de correspondance internes adéquats à Mirabel pour les vols arrivant exclusivement à Mirabel qui ne peuvent se poursuivre jusqu'à Toronto?

M. Jeanniot: Eh bien, Mirabel est actuellement raccordé à Toronto. Il est raccordé à Ottawa par le biais d'un transporteur local de troisième niveau. Mais il est aussi raccordé à Toronto et puis à Winnipeg, et je crois vraiment que le service de correspondance aujourd'hui répond à la grande majorité des besoins actuels.

M. Deniger: Bien que j'appuie le statu quo, je ne crois pas qu'on doive s'attendre à ce que Mirabel réalise des profits dans ses cinq premières années d'opérations, compte tenu qu'il s'agit d'un investissement échelonné sur une période de 50 ans. Je pense que nous devons être patients et nous assurer que le temps est propice pour effectuer un transfert, nous assurer que les accès existent, nous assurer que la population souhaite vraiment ce changement, nous assurer que c'est vraiment ce que désirent le consommateur et les transporteurs.

J'ai toujours cru que nous pouvions faire avec Mirabel ce que nous avons fait avec le Port de Montréal en ce qui concerne le transport de conteneurs. Comme vous le savez, Cast, par exemple, a fait de Montréal le port le plus important de conteneurs de la Côte est. Y aurait-il moyen, grâce à une zone franche de douanes ou par voie de déréglementation ou grâce à des possibilités d'entrées plus faciles à Mirabel de faire de ces installations le port de fret ou l'aéroport de fret que Mirabel devrait être?

Il me semble, par exemple, lorsque vous examinez les droits d'atterrissement à l'aéroport John F. Kennedy, qu'on pourrait arguer qu'il serait plus économique de débarquer la cargaison à Mirabel et de l'acheminer par réseaux routiers aux États-Unis, plutôt que de l'amener à New York et de l'expédier de là par transport routier. Avez-vous examiné cette question et quelles sont vos idées là-dessus?

M. Jeanniot: Il n'y a pas de doute que Mirabel présente d'excellentes possibilités pour le fret. Sa capacité de fonctionner 24 heures sur 24 en fait un aéroport propice à ce genre d'opérations, parce qu'on transporte habituellement les cargaisons de nuit et les passagers de jour. Il s'agit de s'assurer d'établir l'ensemble du système progressivement. Il ne s'agit pas uniquement de lignes aériennes. Il faut penser aux réseaux routiers. Il y a les clients à chaque bout de la ligne. Il faut un service d'expédition et un service de réception. Il est difficile de tout mettre en marche; il faut que ce soit bien orchestré.

Il y a aussi les règlements concernant le transport routier par camion, je pense, entre les provinces et les États-Unis qui doivent être compatibles pour faciliter la circulation de ces

[Text]

there; it is whether or not the route structure, the road structure, and the flow can be set up.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, may I comment?

The Acting Chairman (Mr. Corbin): Sure.

Mr. C.I. Taylor: There has been a lot of work done in trying to find some way to build Mirabel up as a port entry to North America. We seconded one of our own economic people to a three-year study that was done under the aegis of the Ministry of Transport. But one has to look at what has happened in North America with respect to service.

At one time Kennedy airport was an airport to be avoided, both passenger- and cargo-wise. As the U.S. opened up the interior and the west coast of the U.S. to other foreign carriers, they are now bypassing Kennedy. I came into Kennedy last Tuesday afternoon at 3.30 p.m. and there were only four airplanes at the international arrivals building. So the east coast airports that would be competing, if you will, with Mirabel are now out looking for business.

The all-cargo operators who operate all-cargo airplanes across the North Atlantic want to take those airplanes as close as they can to where the total market for their goods is. If the total market for their goods is in the New York area, they are going to go there. If it is in the midwest, they want to go to Chicago. If it is on the west coast, it would be the polar route into L.A. or San Francisco.

So the conclusion of this very long study that was undertaken into the changes in the patterns and the economic base of airports today was—one of the conclusions was—that there was a lot of excess airport capacity on the east coast. Therefore it made it very difficult, in fact almost impossible, for Mirabel to compete for that. We did co-operate and encourage the building of a sufferage warehouse at Mirabel, with other private interests, as a means of trying to encourage traffic to go through Mirabel. And we have of course put our own freighters into Mirabel and operated our own freighter services from there.

• 1145

Mr. Deniger: I am allowed only one minute. I am curious, and if I can just refer to the 1981 annual report, your operating expenses. In the year 1980 versus 1981, under the item operating expenses, maintenance materials, supply and services, you have actually registered a drop from \$122 million to \$119 million. I am curious, when we know that everything is going up and that you have obviously almost the highest safety record of all international airlines, how you managed to keep that down.

[Translation]

marchandises. Les possibilités de l'aéroport y sont; reste à savoir si la structure des routes y est, si le réseau routier est adéquat et si la circulation peut être assurée.

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, puis-je faire une observation?

Le président suppléant (M. Corbin): Certainement.

M. C.I. Taylor: On a déployé énormément d'efforts pour essayer de trouver un moyen de faire de Mirabel un port d'entrée en Amérique du nord. Nous avons prêté l'un de nos économistes aux fins d'une étude de trois ans effectuée sous l'égide du ministère des Transports. Mais il faut regarder ce qui s'est produit en Amérique du nord en ce qui concerne les services.

Il fut un temps où il fallait éviter l'aéroport Kennedy, tant pour les passagers que pour la marchandise. Comme les États-Unis ont ouvert l'intérieur et la Côte ouest américaine à d'autres transporteurs étrangers, on n'a plus besoin maintenant de passer par l'aéroport Kennedy. Je suis descendu à l'aéroport Kennedy mardi dernier à 15h30 et il n'y avait que quatre avions à l'édifice des arrivées internationales. Alors les aéroports de la Côte est qui feraient la concurrence, si vous voulez, à Mirabel cherchent maintenant des débouchés.

Les exploitants de services tout fret qui exploitent des avions tout fret dans l'Atlantique nord veulent s'approcher le plus près possible du marché global de leurs produits. Si le marché global de leurs produits se trouve dans la région de New York, c'est-là qu'ils vont être. Si le marché se trouve dans le midwest, ils voudront être à Chicago. Si le marché est sur le côté ouest, on emprunterait la route du nord à destination de Los Angeles ou de San Francisco.

Alors la conclusion de cette très longue étude sur les changements des tendances et sur la base économique des aéroports aujourd'hui était... du moins l'une des conclusions disait qu'il y avait une capacité excédentaire dans les aéroports de la côte est. Alors cela rendait très difficile, voire presque impossible pour Mirabel de lutter pour ce marché. Nous avons collaboré avec d'autres intérêts du secteur privé à l'aménagement d'un entrepôt pour marchandises dont les droits ne sont pas acquittés et nous avons appuyé cette initiative afin d'amener l'activité à Mirabel. Nous avons évidemment notre propre équipement à Mirabel et nous exploitons notre service de fret à partir de là.

M. Deniger: Il ne me reste qu'une minute. Je suis curieux, et si vous me permettez de me reporter au rapport annuel de 1981, à vos dépenses d'exploitation. En 1980 par rapport à 1981, sous la rubrique dépenses d'exploitation, matériaux, fournitures et services de maintenance, vous avez enregistré une baisse, vos dépenses sont passées de 122 millions de dollars à 119 millions de dollars. Je suis curieux: nous savons que tout coûte plus cher et que vous avez manifestement le dossier de sécurité à peu près le plus élevé de tous les transporteurs internationaux, et je me demande donc comment vos dépenses peuvent diminuer.

[Texte]

Mr. C.I. Taylor: I suppose the somewhat trite answer is the efficiency of people like Mr. Jeanniot and his organization, and really it is partly that. Of course, our airplane hours were not going up, and maintenance and materials are related to airplane hours and the fleet that you are operating, and there is also the fact that some of our older airplanes, which have the high maintenance cost, were coming out of service. But it also, I believe, is with due credit, and one of the reasons for our technical management recognition is that over the last few years we have, in our technical branch, evolved very efficient management procedures and very efficient cost control. I do not know if Mr. Jeanniot wants to add to that.

Mr. Jeanniot: I think anything I am going to say is going to—

Mr. Deniger: Oh, go ahead.

Mr. Jeanniot: I think the efficiency is there, but really, maintenance costs are something that ripple also in time. As Mr. Taylor was indicating, the presence of new airplanes means you get a certain amount of free ride at the beginning because you do not have to have as intense maintenance when they are brand new as later on. As you replace older airplanes you do benefit. Also, some of the longer lead-time items, things you do only every second year or every third year, long-term visits to the maintenance hangars, sometimes are staggered in such a fashion that you can get a ripple through that. So it is a combination of that. It is a combination of continued efficiency—there is no doubt about that—and productivity improvement, but there is also the combination of specific age of airplanes, introduction of new airplanes and retirement of old ones.

Mr. Deniger: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Corbin): Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Ellis, we are now starting the second round. I do not know what the time is.

Mr. Deniger: Five minutes.

The Acting Chairman (Mr. Corbin): Five minutes each.

Mr. Ellis: I will actually be less than that, Mr. Chairman, because I appreciate that some of my colleagues want to get on to a second round and I have to go to another meeting at 12 o'clock.

Mr. Reid, if I might, since I am left with a question with regard to the Swiss borrowing, do you have funds set aside in reserves for that possible currency fluctuation, or do you intend to meet it in a current year if indeed it happens?

Mr. W. Reid: Mr. Ellis, we have no funds set aside for exchange fluctuation and the current intent is to meet it as we go, but we do take, as you probably know, appropriate exchange-covering action to cover the basic risk between the Canadian and United States dollars. From the Swiss to the United States, we are accepting that exchange risk, realizing

[Traduction]

M. C.I. Taylor: Pour vous répondre de façon banale, je dirais que cela tient à l'efficacité de personnes comme M. Jeanniot et son organisation, et c'est partiellement dû à cela. Evidemment, nos heures de vol n'ont pas augmenté, et l'entretien et les matériaux dépendent des heures de vol et de la flotte que vous exploitez, et il y a aussi le fait que certains de nos vieux avions dont les coûts d'entretien sont élevés n'étaient presque plus utilisés. Cela est dû aussi, je pense, il faut le reconnaître, à notre équipe technique qui, au cours des dernières années, a élaboré des procédés de gestion très efficaces et des contrôles des coûts tout aussi efficaces. Je ne sais pas si M. Jeanniot veut ajouter quelque chose à cela.

M. Jeanniot: Je pense que tout ce que je vais ajouter va . . .

Mr. Deniger: Allez-y.

M. Jeanniot: Je pense que l'efficacité est là, mais à vrai dire, les coûts d'entretien fluctuent parfois. Comme M. Taylor l'a dit, la présence de nouveaux avions signifie que vous allez avoir un certain nombre de vols qui n'exigeront aucun entretien au début étant donné que les avions sont neufs et qu'ils n'exigent pas autant d'entretien que par la suite. Il est avantageux de remplacer de vieux avions. En outre, il y a d'autres activités qui reviennent à des intervalles plus longs, des choses que vous ne faites qu'à tous les deux ans ou trois ans; les visites à long terme aux hangars d'entretien sont parfois espacées de telle façon qu'il en résulte des fluctuations dans les coûts. C'est un mélange de tout cela. C'est un mélange d'efficacité soutenue—cela ne fait aucun doute—and d'amélioration de la productivité, mais il y a aussi la combinaison de l'âge des avions, de l'arrivée de nouveaux avions et de la mise au renouvellement des vieux.

Mr. Deniger: Merci.

Le président supplément (M. Corbin): Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Ellis, nous commençons maintenant le deuxième tour. Je ne sais pas de combien de temps on dispose.

Mr. Deniger: Cinq minutes.

Le président supplément (M. Corbin): Cinq minutes chacun.

M. Ellis: Je vais en fait prendre moins de temps que cela, monsieur le président, parce que je sais que certains de mes collègues veulent prendre la parole en ce deuxième tour et que je dois assister à une autre réunion à midi.

Monsieur Reid, si vous me permettez, puisqu'il me reste une question à poser au sujet des emprunts en devises suisses, avez-vous des fonds en réserve en vue de possibilité de fluctuation des devises, ou entendez-vous faire face à la situation si jamais elle se produit au cours d'une année?

M. W. Reid: Monsieur Ellis, nous n'avons aucun fonds en réserve pour les fluctuations du taux de change, et nous comptons actuellement faire face à la situation comme elle se présentera, mais comme vous le savez probablement, nous prenons les mesures voulues pour couvrir le risque de base entre le dollar canadien et le dollar américain. Pour ce qui est

[Text]

that we have the low interest trade-off to offset a possible charge. On the other leg, from the United States to Canada, we cover ourselves fully.

Mr. Ellis: Just out of curiosity, how do you do that, in 15 words or less?

Mr. W. Reid: Well, very easily, in two ways. We either carry short-term investments in the United States to offset our exposure, or we take out forward exchange contracts to cover the full reserve.

Mr. Ellis: The last question is a very brief one. It has come up in the course of the discussions this morning. Reference was made to cargo. Is it the intention of Air Canada to turn some of the stretched DC-8s that will be taken out of passenger service into cargo? What do you intend to do with them?

• 1150

Mr. C.I. Taylor: Yes, Mr. Ellis. In fact, we have already converted some of the stretched DC-8s into cargo, and the plan is to convert a minimum of six of them. I believe we have five already converted. We have a tentative plan at the moment, because of the noise environment of those engines and certain regulations in the U.S., and also because of the efficiency of the newer engines—we also have a program eventually to re-engine those airplanes with the new engines. So they will be flying well out into the 1980s.

Mr. Ellis: In cargo service?

Mr. C.I. Taylor: All in cargo service, yes.

Mr. Ellis: I have one final question, because I know others want a chance. What is the efficiency of the new engines as opposed to the new-generation aircraft?

Mr. Jeanniot: It will bring the DC-8s fairly close to the new-generation airplane in terms of fuel-burn efficiency. It is something in the neighbourhood of 25 per cent or 27 per cent upward improvement in fuel-burn efficiency on a DC-8. Now, they are more advantageous to the new airplanes. They have lighter structures and more modern electronics, avionics and so on, but in terms of the engine, the engine itself is a CFM-56 Stigma-G engine and it is a new-generation engine. So it is an engine which is going to be state of the art and certainly good for the next decade.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Ellis.

Mr. Harquail, five minutes.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, Mr. Taylor, there are just two areas I would like to come back to. First I will deal with the one regarding transportation and linking passengers in the three larger centres of Montreal, Toronto and Ottawa. Perhaps the vice-president will want to respond to this as well.

[Translation]

du taux de change entre le franc suisse et le dollar américain, nous acceptons ce risque de change, sachant bien que nous avons des taux d'intérêt inférieur pour compenser l'imposition éventuelle d'un droit. Par ailleurs, pour le change des États-Unis au Canada, nous nous couvrons complètement.

M. Ellis: Par simple curiosité, comment procédez-vous, en 15 mots ou moins?

M. W. Reid: Eh bien, très simplement, de deux façons. Soit que nous investissions à court terme aux États-Unis pour compenser notre endettement, soit que nous prenions des contrats de change à terme pour couvrir toute notre réserve.

M. Ellis: Ma dernière question est très brève. Elle a été soulevée au cours des discussions de ce matin. On a parlé de transport de marchandises. Air Canada a-t-il l'intention d'utiliser ses DC-8 qui ne serviront plus au transport des passagers pour le transport de marchandises? Qu'avez-vous l'intention de faire de ces DC-8?

M. C.I. Taylor: Oui, monsieur Ellis. En fait, nous avons déjà converti quelques-uns des DC-8 pour le transport de marchandises, et nous prévoyons en convertir un minimum de 6. Je pense qu'il y en a déjà 5 de convertis. Nous avons un programme provisoire pour le moment, à cause du bruit des moteurs et de certains règlements américains, et aussi à cause de l'efficacité des nouveaux moteurs—nous avons également un programme visant à remplacer le moteur de ces avions par des nouveaux. Alors ces DC-8 vont toujours servir dans les années 80.

M. Ellis: Pour le transport de marchandises?

M. C.I. Taylor: Tous affectés au transport de marchandises, oui.

M. Ellis: J'ai une dernière question, parce que je sais que les autres en ont aussi. Quelle est l'efficacité de ces nouveaux moteurs par rapport aux avions de la nouvelle génération?

Mr. Jeanniot: Cela va porter l'efficacité des DC-8 presque au niveau de celle des nouveaux avions en termes de consommation de carburant. On parle d'une amélioration d'environ 25 ou 27 p. 100 de la consommation pour un DC-8. Maintenant, les nouveaux avions sont plus avantageux. Ils sont plus légers, leurs systèmes électroniques sont plus modernes, leur avionique et ainsi de suite, mais pour ce qui est du moteur, il s'agit d'un CFM-56 Stigma-G et c'est un nouveau moteur. Alors ce sera un moteur de pointe qui sera certainement bon pour la prochaine décennie.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Ellis.

Monsieur Harquail, cinq minutes.

Mr. Harquail: Monsieur le président, monsieur Taylor, il y a deux questions auxquelles j'aimerais revenir. D'abord, je vais aborder la question du transport et des correspondances des passagers entre les trois plus grands centres du pays: Montréal, Toronto et Ottawa. Le vice-président voudra peut-être répondre.

[Texte]

Then I want to come back to the maritimes again, particularly Moncton, New Brunswick.

On the first part, I was just wondering this morning about the situation regarding the increase in air passenger traffic, the problems of Mirabel vis-à-vis downtown Montreal, the problems of getting into downtown Toronto and right here in the nation's capital, and all the people hustling back and forth in those taxis which race one another to see if their drivers cannot make a few extra dollars getting people to the airport. With all the modern technology today, monorails, Bombardier, La Pocatière, and all the Canadian industrial development techniques, has anyone considered trying to develop a more efficient way to move people? I mean on trains; on the type of train which is being manufactured out of Bombardier, on a smaller scale, or monorails to move people from downtown in the larger centres to your airports? Has that been considered? Is anything being done with MOT, with the various other experts in that area, to try to move people, perhaps at less cost but more efficiently, from the downtown areas out to airports which are always some considerable distance from the populated area?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Harquail, I will comment in a general way and then, perhaps, ask Mr. Jeanniot to comment more specifically. There have been a number of studies over the last 10 years that I am aware of, conducted by the research branch of the Ministry of Transport in conjunction with both surface fixed-rail industry and other parts of the industry, as to how to do this. The broad conclusion, I think, that has always come up is that the heavy capital cost that would be required to lay roadbed, appropriate land, build monorails, whatever, would no doubt improve to some extent the transit time, but would not give a sufficient improvement in transit time. For instance, Mr. Jeanniot was talking about—in the case of fuel burn you have to get almost a 25 per cent to 30 per cent increase in efficiency to offset the capital costs of a new engine. The transit times we are talking about probably are less than an hour to begin with, and the capital cost to put in another system to reduce that by 10 or 15 minutes has never been shown to have any kind of return.

Mr. Jeanniot has been personally involved in some of these in the past and may want to comment.

Mr. Jeanniot: The only thing to add is that I think if you want to see some examples of faster surface transport, there is Europe, where the density exists, or Japan, where very high density exists, but even in that environment and with one of the more efficient surface transport systems, with the bullet trains between, say, Osaka and Tokyo, able to achieve these kinds of speeds, the investment that is required to do that is great. It forces the pricing of that route to be comparable to domestic air fares in Japan, which are higher than the domestic air fares in Canada.

[Traduction]

dre à cette question aussi. Ensuite, je veux revenir à la question des Maritimes, particulièrement à Moncton, Nouveau-Brunswick.

Pour ma première question, je m'interrogeais ce matin au sujet de l'accroissement du trafic aérien passagers, et des problèmes de Mirabel par rapport au centre-ville de Montréal, des problèmes d'accès au centre-ville de Toronto et au centre-ville de la Capitale nationale et de tout ce va-et-vient rapide en taxis où les chauffeurs coursent pour faire quelques dollars de plus en amenant leurs clients à l'aéroport. Avec toute la technologie moderne d'aujourd'hui, les monorails, Bombardier, à La Pocatière, et toutes les techniques de développement industrielles canadiennes, quelqu'un a-t-il songé à développer un système plus efficace de transport des passagers? Je parle de trains; le genre de trains que Bombardier est en train de fabriquer, peut-être à plus petite échelle, ou des monorails pour transporter les gens du centre-ville des grands centres vers vos aéroports? A-t-on songé à cela? Y a-t-il concertation avec le ministère des Transports, avec divers autres spécialistes du domaine pour essayer d'assurer le transport de personnes à un coût peut-être inférieur mais de façon tout au moins plus efficace, du centre-ville aux aéroports qui sont toujours considérablement éloignés des centres peuplés?

M. C.I. Taylor: Monsieur Harquail, je vais faire un commentaire général et, ensuite, demander à M. Jeanniot de répondre plus précisément. Au cours des 10 dernières années, un certain nombre d'études ont été effectuées, à ma connaissance, par la direction de la recherche du ministère des Transports en collaboration avec l'industrie du transport de surface sur rails fixes et d'autres secteurs de l'industrie, pour tenter de trouver des solutions. La conclusion à laquelle on en est arrivé, je pense, et qui est toujours la même, c'est que les coûts énormes de capitalisation nécessaire pour l'aménagement des terre-pleins, de l'emprise et la construction des monorails, ou quoi que ce soit amélioreraient sans aucun doute dans une certaine mesure le temps de déplacement, mais pas suffisamment. Par exemple, M. Jeanniot parlait de—dans le cas de la consommation de carburant, il faut presque une amélioration de l'efficacité de consommation de carburant de 25 p. 100 à 30 p. 100 pour compenser les coûts en capital d'un nouveau moteur. Les temps de déplacement dont nous parlons sont probablement inférieurs à une heure, et le coût en capitaux d'instauration d'un autre système pour réduire le temps de déplacement de 10 ou 15 minutes ne serait pas rentable.

M. Jeanniot a participé personnellement à certaines de ces études par le passé et il voudra peut-être faire un commentaire.

M. Jeanniot: La seule chose à ajouter c'est que si vous voulez des exemples de transport de surface plus rapide, il y a l'Europe, où il y a la densité de population voulue ou le Japon, où il y a une très forte densité de population, mais même dans ces régions et avec les plus efficaces des systèmes de transport de surface, avec les trains ultra-rapides disons entre Osaka et Tokyo, qui peuvent atteindre des vitesses élevées, l'investissement est très élevé. Cela pousse le prix de cet itinéraire à un niveau comparable à celui du tarif aérien intérieur au Japon, qui est supérieur à celui du Canada.

[Text]

[Translation]

• 1155

Mr. Harquail: So you do not see that in the short term?

Mr. Jeannoit: Not with our density.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I would like to come back, then, to the original questioning this morning of Mr. Taylor regarding Air Maritime, and specifically concerning a representative of his airline—and I congratulate him on being involved in the community as President of the Chamber of Commerce in Moncton—but when you become involved in public life, you are subject to a lot of discussion in the press. He has made a statement that they were opposing the application and the development of Air Maritime participation, and you yourself this morning stated Air Canada's position. I wonder whether you are knowledgeable about the differential between his position as an employee of Air Canada and his public statements in the New Brunswick press that he is opposed to Air Maritime. How does that jive?

Mr. Jeannoit: I am aware that the statement has been made. He was making that statement as President of the Chamber of Commerce of Moncton. I think it would be ill advised to attempt to tell the Chamber of Commerce of Moncton what public pronouncement they should make.

Mr. Harquail: Except in the areas of conflict of interest. Quite often people in meetings have to say, I will withdraw, or, that is an area where I might have more information; it would be unfair for me to make a remark in that regard; I should cease and desist or withdraw from that issue because it is not an issue where I should be having a high profile. We have seen cases of this in recent times when people do suffer that kind of conflict of interest. As I am expressing this morning, I was really surprised and I was somewhat concerned. It could be interpreted also as being a bit unfair. He has access to more information, being a senior man in the administration with Air Canada, than the average person would, being involved in some of the development of some of these services, and yet it is always mentioned when he makes a statement that he is an official of Air Canada, and he goes on to say: "...and one can construe...." That is the danger of those public statements; perhaps he is drawing a position of Air Canada into this, and I wanted that clarified because the president said this morning that that was not the case. They are supporting the concept, the idea of Air Maritime.

Mr. An hon. Member: It was the vice-president who said that.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor, do you have any additional comments to make on that?

Mr. C.I. Taylor: No. You know, this is always a difficult position that our local people find themselves in. I said this morning that the concept of a third-level carrier—I have not seen the detailed schedules that Air Maritime may be operating. I know the concern that a city like Moncton would have, and this is always where it is delicate. If Air Maritime drags traffic away from Moncton to other points or something, they may get less service by the national carriers. These are always

M. Harquail: Ce n'est donc pas une possibilité à court terme?

M. Jeannoit: Pas avec la densité actuelle.

M. Harquail: Monsieur le président, je voudrais revenir aux questions qu'on a posées ce matin à M. Taylor au sujet d'Air Maritime et surtout d'un représentant de sa compagnie aérienne. En passant, je le félicite de sa participation aux affaires de la collectivité en tant que président de la Chambre de commerce de Moncton. En devenant une personnalité publique cependant, on attire beaucoup l'attention de la presse. Il a déclaré qu'il y avait opposition à la demande qui a été présentée et à la participation accrue d'Air Maritime. Ce matin, vous avez vous-même exposé la position d'Air Canada. Pouvez-vous nous éclairer sur la divergence qui existe entre sa position en tant qu'employé d'Air Canada et ses déclarations publiques aux journalistes du Nouveau-Brunswick concernant son opposition à Air Maritime? Comment peut-on concilier cela?

M. Jeannoit: J'ai pris connaissance de cette déclaration. Il l'a faite en tant que président de la Chambre de commerce de Moncton. J'estime qu'il serait peu judicieux d'essayer de dire à la Chambre de commerce de Moncton quelle position elle devrait prendre en public.

M. Harquail: Sauf en ce qui concerne les conflits d'intérêts. Il arrive souvent qu'à une réunion, un participant dise qu'il doit se retirer, qu'il a besoin de plus de renseignements, qu'il n'est pas habilité à faire des commentaires, ou qu'il doit se retirer du débat parce qu'il s'agit d'un dossier où il vaudrait mieux qu'il ne soit pas trop présent. Nous avons eu des exemples récents de ce genre de situation. Comme je l'ai dit ce matin, cette déclaration m'a fort surpris et quelque peu inquiété. On pourrait également dire qu'elle est un peu injuste. Comme il est un des cadres supérieurs d'Air Canada, il a accès à plus de renseignements que le citoyen ordinaire, parce qu'il participe à la mise sur pied de certains de ces services. Pourtant, chaque fois qu'il fait une déclaration, on mentionne toujours qu'il est un représentant d'Air Canada et il dit toujours: "... et on peut penser". C'est le danger que posent ces déclarations publiques. Il peut avoir l'air d'énoncer la position d'Air Canada sans le vouloir, et je voulais que cela soit clarifié, parce que le président a dit ce matin que ce n'était pas le cas. Air Canada appuie cette idée, l'idée d'Air Maritime.

Une voix: C'est le vice-président qui a dit cela?

Le vice-président: Monsieur Taylor, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. C.I. Taylor: Non. C'est une position très difficile dans laquelle nos représentants locaux se trouvent souvent. Je n'ai pas encore vu le détail des itinéraires qu'offrirait Air Maritime, mais je sais quelles inquiétudes une ville comme Moncton pourrait avoir à cet égard et c'est toujours une situation délicate. Si Air Maritime attire des clients de Moncton à un autre endroit, la ville pourrait être moins bien desservie par les transporteurs nationaux. Ce sont là des facteurs très difficiles

[Texte]

the difficult and delicate things that one has to balance. The corporate position is that a third-level carrier operating in Atlantic Canada is probably a good thing. Now, I am not personally familiar with the statement. I think I would want to examine that to see whether or not there has been any problem relative to the conflict of two positions.

Mr. Benjamin: Further to the matter that Mr. Ellis raised and the plans of Air Canada to replace the fifteen DC-8 passenger jets with 767s, did you look at the feasibility of using this new-generation engine in the DC-8s and thereby delaying the massive investment that you are going to have to make in 767s? Could you get out of the deal on the 767s anyway, or did you happen to make a big down payment, which you would lose if you did not take what you ordered? Would it not have made sense—I do not know; I just ask the question—since the new-generation engine would not only make the DC-8 more fuel efficient in the 25 per cent range that you say you would need, but is also quieter, to go that route?

Mr. C.I. Taylor: Two reasons. I think it is a very good question and it is part of the question we are asking now about the replacement of the DC-9s; whether or not there is an airplane that we should invest in as opposed to upgrading the DC-9.

• 1200

In looking at the passenger side of the DC-8, which is what we bought the 767 for, we wanted an airplane of state-of-the-art technology, not just of the engines but of the whole technology of the airplane, which we will fly probably for 20 years. It is a twin-aisled airplane with far greater passenger convenience; and on the cost-benefit analysis of where we want that airplane to fly over the next 20 years, there was no question that the decision should be made to replace it as a passenger airplane now. The structure and the changing of the engines to state of the art, not any of the other electronics to state of the art, could make a good cargo airplane; but it was a question of what we want down-line for the next 20 years as a passenger airplane versus what we want as a cargo airplane.

Mr. Benjamin: Will you be putting these new-generation engines in your cargo DC-8s?

Mr. C.I. Taylor: That was what Mr. Jeanniot was saying. The stretched DC-8s that are now being taken out of passenger service and being converted to all cargo are the ones that we are re-engining; just the ones that have been converted to cargo.

Mr. Benjamin: All right. There is something that has always bothered me, because it is a hold-over from the prestige days of propeller flying of the thirties, forties and fifties. I feel terribly sorry sometimes for the flight attendants on an hour or an hour-and-a-half flight frantically trying to feed 100 people a meal. I just do not think that is necessary. In fact, would it not be cheaper for you and easier on the flight attendants if you gave the customers a meal ticket so they could get a nice meal at the airport terminal either before they leave or after

[Traduction]

et délicats dont il faut tenir compte. La société estime que ce serait probablement une bonne chose qu'il y ait un troisième transporteur dans la région de l'Atlantique. Je n'ai pas lu moi-même cette déclaration. Il faudrait que je l'examine pour voir s'il y a vraiment un conflit entre les deux positions.

M. Benjamin: Pour en revenir à la question soulevée par M. Ellis et aux projets d'Air Canada qui veut remplacer 15 DC-8 passagers par des 767, avez-vous étudié la possibilité d'utiliser ce nouveau moteur dans le DC-8 et de retarder ainsi ces investissements considérables dans les 767? De toute façon, il faudrait d'abord savoir si vous pouvez arrêter la commande des 767, ou si vous n'avez pas déjà versé un acompte important que vous perdriez si vous n'acceptiez pas les avions? Est-ce qu'il n'aurait pas été sensé—je ne sais pas, je vous pose la question—de remplacer les moteurs, puisque ces nouveaux moteurs non seulement consomment moins de carburant, jusqu'à 25 p. 100, mais sont également moins bruyants?

M. C.I. Taylor: Il y a deux raisons à cela. C'est une très bonne question et nous nous la posons nous-mêmes au sujet des DC-9 à remplacer. Nous nous demandons s'il ne vaudrait pas mieux changer d'avion, plutôt que de modifier les DC-9.

Pour ce qui est du service voyageurs qui était assuré par les DC-8 et pour lequel nous avons acheté les 767, nous voulions un avion à la fine pointe de la technologie, non seulement en ce qui concerne les moteurs, mais également pour tout le reste de l'avion que nous utiliserons probablement pendant 20 ans. Il y a deux couloirs, ce qui est plus commode pour les passagers. Pour ce qui est de la rentabilité calculée sur les 20 prochaines années, il ne faisait aucun doute que nous devions remplacer les DC-8 maintenant. Si nous changions les moteurs et la structure pour quelque chose de plus moderne, sans toucher à l'équipement électronique, on aurait un bon avion de fret. Cependant, il fallait voir ce qu'il nous fallait pour les 20 prochaines années, tant comme avions pour voyageurs qu'avions de fret.

M. Benjamin: Allez-vous installer ces nouveaux moteurs sur vos DC-8 cargo?

M. C.I. Taylor: C'est ce que M. Jeanniot vous a dit. Les DC-8 allongés qu'on a retirés du service des voyageurs et convertis en avion de fret sont ceux qui seront dotés de nouveaux moteurs, et ils seront les seuls.

M. Benjamin: Très bien. Il y a quelque chose qui m'a toujours tracassé, et qui date des années 30, 40 et 50, c'est-à-dire les beaux jours des moteurs à hélice. Je plains toujours les pauvres agents de bord qui doivent essayer de nourrir 100 personnes au cours d'un vol d'une heure ou d'une heure et demie. Je ne crois pas que c'est nécessaire. En fait, ne serait-il pas moins cher et plus facile pour les agents de bord de donner des bons de repas aux clients pour qu'ils prennent un bon repas à l'aéroport avant le départ ou à l'arrivée? Je trouve que

[Text]

they arrive? I frankly think on any flight under two hours we do not need a meal. Have you looked at that?

The Vice-Chairman: That is probably illegal.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Benjamin, I agree with you. Unfortunately, the vast majority of our passengers and the public do not agree with us, because every time we cut back, as we have on the DC-9s when we have reconfigured them into the present configuration, and as we are now reconfiguring into fuller configuration, where all you get is just a little snack for the fellow who has been connecting and travelling, we get more criticism than we do commendation. But I agree with you that the long-term future of short-haul flights is that we are in the transportation business of moving people and we are not in the business of providing a restaurant in the sky.

Mr. Benjamin: Do other airlines contribute to your costs of operating Maple Leaf Lounges in places where the only Maple Leaf Lounge is Air Canada—for example, Ottawa?

Mr. C.I. Taylor: No, the only cases where we may have an offset—and there are two ways, and Mr. Jeanniot can correct me—but in some cases we provide ground-handling service at a cost to a carrier in an airport, and part of the contract with him is that we check in his passengers and he has the use of the Maple Leaf Lounge as well. So it is a part of a contract.

There are also other cases where we may do offsets—between cities in Europe, for example.

Mr. Benjamin: I see. It has sometimes bothered me—Ottawa in particular: you will see a bunch of customers in the Maple Leaf Lounge drinking your booze for free and they have a CP Air or some other airline boarding pass. I do not think that is fair. If I have to go any other way than Air Canada out of here, I do not use the Maple Leaf Lounge; I go and use the Ministry of Transport lounge—that is, if I can find the guy who has the key to the door. I have had a feeling that that has been abused; but if you are getting some money back from the other airlines, then I suppose there is no problem.

Mr. C.I. Taylor: I do not think we are, in that case.

Mr. Benjamin: I have kidded even some of my colleagues from all parties whom I have seen doing that. I do not think it is fair to Air Canada. If you want to start keeping track of those and then sending a bill to CP Air or any other airline, I think you should.

Mr. C.I. Taylor: I think it would probably cost us more to do it than it would—

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Merci, monsieur le président.

In the corporate donations program, do you tend to want to limit your contributions to localities and regions where Air Canada is especially active, or do you sometimes go outside the

[Translation]

lorsqu'un vol dure moins de deux heures, il n'est pas nécessaire d'offrir un repas. Avez-vous étudié cette question?

Le vice-président: C'est probablement illégal.

M. C.I. Taylor: Monsieur Benjamin, je suis d'accord avec vous. Malheureusement, la grande majorité de nos passagers et du public n'est pas d'accord avec nous, parce que chaque fois que nous réduisons le service, comme nous l'avons fait sur les DC-9 lorsque nous les avons modifiés et comme nous le ferons encore en les modifiant à nouveau, nous recevons plus de critiques que de félicitations, surtout de la part de ceux qui ont fait une correspondance et qui ne reçoivent qu'une petite collation. Je suis d'accord avec vous cependant pour dire qu'à long terme, c'est ce qui se produira pour les courts courriers. Après tout, nous sommes une entreprise de transport et non un restaurant volant.

M. Benjamin: Est-ce qu'il y a d'autres compagnies aériennes qui contribuent au coût de fonctionnement des salons Feuille d'érable dans les endroits où le seul salon de ce genre est offert par Air Canada, à Ottawa par exemple?

M. C.I. Taylor: Non, mais il arrive qu'ils contribuent dans certains cas—and M. Jeanniot peut me corriger si je fais erreur—lorsque nous offrons par exemple des services au sol pour un coût donné à un transporteur, auquel cas le contrat stipule que nous enregistrons ces passagers et que la compagnie peut utiliser le salon Feuille d'érable également. Cela fait partie du contrat.

Il y a d'autres cas également, par exemple entre certaines villes en Europe.

M. Benjamin: Je vois. Cela me tracasse parfois, surtout à Ottawa. On peut voir de nombreux passagers qui ont des cartes d'embarquement de CP Air et d'autres compagnies qui prennent des consommations à vos frais dans le salon Feuille d'érable. Je ne crois pas que ce soit juste. S'il me faut utiliser une autre compagnie qu'Air Canada, je ne vais pas au salon Feuille d'érable, j'utilise le salon du ministère des Transports, si je parviens à trouver celui qui a la clé. J'avais l'impression qu'on abusait de ce privilège, mais si vous obtenez de l'argent des autres compagnies, je suppose qu'il n'y a pas de problème.

M. C.I. Taylor: Je ne crois pas que nous obtenions de l'argent dans ce cas-là.

M. Benjamin: J'ai même taquiné certains de mes collègues de tous les partis que j'avais vus faire cela. Je ne crois pas que ce soit juste envers Air Canada. Vous devriez prendre note de tous les passagers qui le font et envoyer une facture à CP Air et aux autres compagnies.

M. C.I. Taylor: Je pense que cela nous coûterait probablement plus cher que ...

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

Pour ce qui est des dons, est-ce que vous limitez vos contributions aux localités et régions où Air Canada est particulièrement actif ou si vous incluez parfois des régions qui ne sont pas

[Texte]

areas not served by the airline on a local basis? Do you have a policy?

• 1205

Mr. C.I. Taylor: Yes, we have a policy, and I would be glad to distribute the elements of the policy to you or to the committee.

When we went into the donations programs, I believe some three or four years ago, we were warned that it could create almost more problems than we were solving, because it means you have to say no to a lot more people than you can say yes to. But we believed it was part of our corporate responsibility, being major employers in communities and a major factor in the economic base in most communities. So by and large we do provide our donation support to communities where we operate and where we have employees based. We tend to support the same kind of charities, if you will, the same kind of needs, that our employees do. On things such as the United Way, Centraide and those things, we do a sort of matching with the agencies that our own employees feel strongly about in those areas. Another part of the program is a corporate program which relates to education, health, the arts, and which is more on a national basis. But no, you are quite right, the majority of our donation support goes to those communities in which we live, as Air Canada.

Mr. Corbin: Okay, thank you. I would in fact appreciate if you could send me an outline of that general policy, please.

I have one other question relating to employees of Air Canada. If I read your figures correctly, the average number of employees has gone down significantly over 1980-81. Could you tell me what the approximate number of employees is currently?

Mr. C.I. Taylor: Yes. At the current time we have about 23,400. We believe by the end of this year we will be down below 23,200, probably about 23,200 or in the area of 23,000 and a few people, which will be getting down very close to where we were in 1979, when we had 22,800. By the end of this year we will be back fairly close to about our 1979 level.

Mr. Corbin: Is that reduction a direct consequence of the economic environment you are currently experiencing?

Mr. C.I. Taylor: Yes, it is a direct consequence of the economic environment, the weakness in the market, the increased competition. We have had a plan in place now—I guess we are coming into our second year of basically no hiring. Granted, we do hire people; but we are not increasing our labour force. We simply hire for replacement purposes. We have not hired any pilots in the last two years and do not expect to hire any for the next year or so. We have been able to accomplish this without lay-offs. Sometimes you benefit from the life cycle of your labour force. Our retirements, of course, are increasing because a large labour force came in 1945-46, and again we have a policy of non-replacement except in essential areas.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

desservies par la compagnie? Est-ce que vous avez une politique à cet égard?

M. C. I. Taylor: Oui, nous avons une politique. Je serais heureux de vous la distribuer, à vous et au Comité.

Lorsque nous avons lancé le programme de dons, je crois que c'était il y a trois ou quatre ans, on a averti que cela créerait peut-être plus de problèmes que cela n'en résoudrait. Cela veut dire qu'il faut dire non beaucoup plus souvent qu'on ne peut dire oui. Nous croyons cependant que cela faisait partie de nos responsabilités en tant que société, étant un des employeurs les plus importants de ces collectivités et un élément vital de la base économique de la plupart de ces endroits. En général, nous fournissons des dons pour appuyer les collectivités que nous desservons et où nous avons des employés. Nous appuyons les mêmes charities ou répondons aux mêmes besoins que nos employés. Lorsqu'il s'agit de Centraide, par exemple, nous offrons des dons équivalents à ceux de nos employés aux organismes qui leur tiennent le plus à cœur. Il y a également le programme de la société qui touche l'éducation, la santé et les arts, et qui est d'une envergure nationale. Vous avez raison cependant, la majorité de nos dons sont offerts aux collectivités dont Air Canada est un membre actif.

M. Corbin: Très bien, merci. J'aimerais beaucoup que m'envoyiez un exposé de cette politique, s'il vous plaît.

J'ai une autre question à poser au sujet des employés d'Air Canada. Si j'ai bien compris vos chiffres, la moyenne des employés a diminué de façon importante de 1980 à 1981. Pourriez-vous me dire combien il y a d'employés en ce moment?

M. C. I. Taylor: Oui. Il y en a environ 23,400. Nous croyons que d'ici la fin de l'année, ce chiffre sera ramené à moins de 23,200, ou 23,000 et quelques, ce qui sera très près du nombre que nous avions en 1979, c'est-à-dire 22,800. A la fin de l'année, nous en serons revenus au niveau de 1979.

M. Corbin: Cette réduction est-elle une conséquence directe de la situation économique dans laquelle vous vous trouvez?

M. C. I. Taylor: Oui, c'est une conséquence directe de la situation économique, de la faiblesse du marché et de l'augmentation de la concurrence. Je crois que c'est la deuxième année que nous gelons l'embauche. Nous engageons quand même certaines personnes, mais nous n'augmentons pas notre effectif. Nous ne faisons qu'engager des remplaçants. Nous n'avons pas engagé de pilote depuis deux ans et nous ne prévoyons pas en engager pour au moins un an. Nous avons pu réduire nos effectifs sans mise à pied. On peut parfois tirer partie de l'attrition naturelle des effectifs. Il y a évidemment une augmentation des mises à la retraite parce que nous avons embauché beaucoup de monde en 1945-1946, et nous avons également décidé de ne pas remplacer les employés qui n'étaient pas essentiels.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

[Text]

An hon. Member: So it is all being done by attrition?

Mr. Benjamin: Retirements and resignations.

Mr. C.I. Taylor: We have not had a lay-off, I do not believe, since 1971.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. Could I go back—if you have been able to—and if you have not, I would accept it at any time—to the amount of dollars Air Canada has paid through the federally imposed fuel throughput charge, as opposed to taxation on gasoline costs or fuel costs?

Mr. C.I. Taylor: We will file with the clerk—the throughput charge.

Mr. McKnight: Very good.

Mr. Taylor, on my question about the user charges in Canada, I think you said \$44.5 million was paid by Air Canada on user charges. Would it be correct to say that almost an equal amount was paid outside Canada for your international operations?

Mr. C.I. Taylor: The amount paid in other countries in 1981 was \$22.5 million.

• 1210

Mr. McKnight: \$22.5 million? My figures were approximately \$80 million in user charges.

Mr. C.I. Taylor: Well, let me give you three numbers over again and then I think we will be fairly close. The so-called airport charges, user charges, were \$44.5 million in Canada, \$22.5 million in other countries. Then there is a charge which is called "en route communication navigational charges", which is an international charge and which is both domestic and international, I suppose. It is \$12 million. I think all that should add up to about your \$80 million.

Mr. McKnight: I would just like to follow up a little bit on your corporate donation policy—not that I am being critical of it. I enjoy the sport of curling, both as a participant and spectator, but the cost to the corporation of Air Canada's Silver Broom tournament, being held in Regina this coming year, a fine, small city south of Saskatoon, interests me. Could I have some information on that costing and the benefits the corporation receives from this type of promotion?

Mr. C.I. Taylor: I can give you a general answer to that, which I think is fairly explicit. The Silver Broom involvement is now essentially self-liquidating in terms of cost. In other words, when you consider the traffic that we get, the royalties, in a sense, that we get for the use of our symbol and the things that are sold, the fact that Touram Inc. does the tour packaging for all of the travel, those make it essentially a self-liquidating or break-even situation. It has taken us, perhaps, 13 or 14 years to get there, but we feel that it is a very strong image program for us and one of little or no cost at this stage.

[Translation]

Une voix: Tout cela se fait donc par attrition?

M. Benjamin: Les mises à la retraite et les démissions.

M. C. I. Taylor: Nous n'avons pas eu une seule mise à pied depuis 1971, je crois.

Le vice-président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir à une question qu'on a déjà posée, si vous n'avez pas la réponse tout de suite, je suis disposé à l'accepter n'importe quand, soit les montants qu'Air Canada a dû payer au titre de la redevance de distribution du carburant imposée par le gouvernement fédéral, par opposition à la taxe sur l'essence ou le carburant ordinaire?

M. C. I. Taylor: Nous remettrons ces renseignements au greffier.

M. McKnight: Très bien.

Monsieur Taylor, lorsque je vous ai posé une question au sujet des frais payés par les utilisateurs au Canada, vous avez dit qu'Air Canada avait payé 44.5 millions de dollars à ce titre. Est-il juste de dire que vous avez également payé un montant équivalent à l'extérieur du Canada pour vos opérations internationales?

M. C. I. Taylor: En 1981, nous avons payé 22.5 millions de dollars à ce titre dans d'autres pays.

M. McKnight: 22.5 millions de dollars? Mes chiffres sont d'environ 80 millions de dollars pour les frais des usagers.

M. C.I. Taylor: Permettez-moi de vous donner trois chiffres encore et je pense qu'on aura à peu près les mêmes. Les frais des usagers s'élevaient à 44,5 millions de dollars au Canada, 22,5 millions de dollars dans d'autres pays. Il y a ensuite d'autres frais, qui sont des frais de communication en route, ce sont des frais internationaux, ou même nationaux et internationaux. Ils sont de 12 millions de dollars. Cela représente environ 80 millions de dollars.

M. McKnight: Je veux parler un peu de votre politique de dons aux sociétés, sans vouloir la critiquer cependant. J'aime bien le curling en tant que participant et spectateur, mais les coûts pour votre tournoi «Silver Broom», qui aura lieu à Regina cette année, une belle petite ville au sud de Saskatoon, m'intéressent. Pouvez-vous me donner le montant des coûts de cet événement et m'expliquer les avantages que retire la société de ce genre de publicité?

M. C.I. Taylor: Je peux vous donner une réponse générale, qui est assez claire. Le tournoi «Silver Broom» est maintenant autofinancé. En d'autres termes, avec les voyageurs que nous gagnons, les «redevances» si l'on veut que nous recevons pour l'emploi de notre symbole et pour les choses qui sont vendues, et le fait que la compagnie Touram fasse tous les arrangements de voyage, permettent d'autofinancer cet événement. Il nous a fallu de 13 à 14 ans pour y arriver, mais nous pensons que ce tournoi nous fait une grande publicité à peu de frais ou sans frais du tout.

[Texte]

Mr. McKnight: I am not being critical. I compliment you for your involvement in it and, in particular, for it to be coming to Saskatchewan in the next year.

Regarding the cost on leases, the average implicit interest, I notice in your 1981 year, is 7.6 per cent; that is on the costs of obligations. What do you see, if you were to go into leasing now? What would your implicit interest be on a lease now, compared to the leases accumulative that you presently have?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Reid.

Mr. W. Reid: I will take that, yes. It would be around 16 to 17 per cent.

Mr. McKnight: It would be? It would be that high?

Mr. W. Reid: Yes.

Mr. McKnight: Therefore, the decision was made not to continue leasing when you can acquire funds at 8.7 per cent?

Mr. W. Reid: Yes. When we took the original leasing decision, the tax law was such that it was attractive to lessors to go that route. Since then, the Canadian tax act has been changed to make it basically unattractive, and we have no intent to undertake leasing in Canada on our aircraft for that reason.

Mr. McKnight: That is interesting. Do you have the capability to lease, or are you contemplating leasing, outside of Canada?

Mr. W. Reid: Yes, we are exploring that very actively; very actively. We think there is potential, but the thing is slightly impeded for the time being. Problems lie in the area of withholding tax on leases. We are trying to get opinions. We are working with Revenue Canada and with the Department of Finance to try to resolve this issue. We think it is fundamentally an attractive way to finance for the future, if we can resolve the tax issues.

Mr. McKnight: So it was an advantage to more than just Air Canada?

Mr. W. Reid: Oh, yes. For other people, yes.

Mr. Knight: In recent times?

Mr. W. Reid: Yes, sir.

Mr. McKnight: I have one final question. In view of your 35th anniversary in Saskatoon this month, would you be making any announcements as to additional or improved scheduling out of the City of Saskatoon at that time, Mr. Taylor?

Mr. C.I. Taylor: Well, Mr. McKnight, because of the fact that I am going out for the 35th anniversary and had been there five years ago for the 30th, I asked Mr. Jeanniot if he could give me some good news to give to the people while I am out there. I think the good news that he gave me was that they are going to keep the Air Canada service they have.

Mr. McKnight: I am sure that the Board of Trade, before which you are to be the guest speaker, will be interested in hearing that, at least.

[Traduction]

M. McKnight: Je ne voulais pas critiquer. Je vous félicite de votre participation et du fait que le tournoi aura lieu en Saskatchewan l'année prochaine.

En ce qui concerne les nolisements, l'intérêt moyen pour l'année 1981 est de 7,6 p. 100, ce sont les coûts des obligations. Quels seront ces coûts si vous nolisiez maintenant? Quels seraient les taux d'intérêt sur les nolisements en ce moment, en comparaison avec ce que vous devez en ce moment?

M. C.I. Taylor: Monsieur Reid.

M. W. Reid: Je vais répondre à cette question. Le taux serait de 16 à 17 p. 100.

M. McKnight: Est-ce vrai? Si élevé?

M. W. Reid: Oui.

M. McKnight: Donc, on a décidé de ne pas continuer les nolisements si on peut obtenir des fonds à 8,7 p. 100?

M. W. Reid: Oui. Quand on a pris la décision de noliser, la loi sur les impôts rendait cette voie intéressante pour ceux qui nolisaien. Depuis lors, la loi fiscale canadienne a changé, rendant ce moyen peu attrayant et nous n'avons donc pas l'intention de noliser nos avions au Canada pour cette raison.

M. McKnight: C'est intéressant. Avez-vous l'intention ou la possibilité de le faire à l'extérieur du Canada?

M. W. Reid: Oui, nous sommes en train d'étudier cette possibilité très activement. Nous pensons qu'il existe un potentiel, mais nous avons quelques empêchements en ce moment. Certains problèmes se manifestent dans le domaine fiscal relatif aux nolisements. Nous essayons d'obtenir diverses opinions. Nous travaillons avec Revenu Canada et le ministère des Finances afin de résoudre ce problème. Nous trouvons cela une façon intéressante de trouver des sources de financement pour l'avenir, si nous pouvons résoudre le problème fiscal.

M. McKnight: Alors c'est un avantage pour d'autres compagnies qu'Air Canada?

M. W. Reid: Oui. Pour d'autres gens, oui.

M. McKnight: Récemment?

M. W. Reid: Oui, monsieur.

M. McKnight: J'ai une dernière question. Quand vous fêterez votre 35^e anniversaire à Saskatoon, avez-vous l'intention de nous annoncer d'autres vols partant de la ville de Saskatoon, monsieur Taylor?

M. C.I. Taylor: Et bien, monsieur McKnight, j'irai fêter le 35^e anniversaire, comme j'ai fait il y a cinq ans pour le 30^e anniversaire, et j'ai demandé à M. Jeanniot s'il pouvait me donner de bonnes nouvelles à annoncer aux gens de là-bas. Les bonnes nouvelles qu'il m'a données est que le service actuel sera maintenu.

M. McKnight: Je suis certain que la Chambre de commerce, qui vous a invité, sera intéressé par cette nouvelle.

[Text]

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

After consultation with Mr. Benjamin and Mr. Ellis, I do not think, Mr. Taylor, that it will be necessary for you and your witnesses to reappear Thursday afternoon.

• 1215

Before you go, I have an additional one or two questions. I am curious about *la rentabilité* of your credit card operation, EnRoute. It is not because I am involved in the bank investigation that I am asking these questions, but I guess I am more aware of credit cards and banking operations now than I ever was. Is that a profitable operation? You have seen major department stores, and even certain airlines, I believe, forego use of their own credit cards and use the credit cards Visa, Master Charge, or American Express. Is enRoute a money-maker for you, and is that something you plan to continue?

Mr. C.I. Taylor: Let me comment in two ways about the enRoute card. First of all, it is the largest airline credit card in the world, and it is growing very rapidly. The reason we went into it—coming out of the old Air Canada-CN card and then going into the enRoute card—is that about three years ago we questioned in our minds whether we should continue with it. We decided to use it as a major marketing vehicle for business accounts in Canada. The marketing program we have been able to develop around that for business accounts in Canada has been a most effective one in the identity of Air Canada with those business accounts. So it is essentially a marketing vehicle, which in fact broke even, I believe, last year, and is now making money.

The Vice-Chairman: It is making money now? That is tremendous.

Mr. C.I. Taylor: If Mr. Reid can continue to get his lines of credit at the right interest from the banks—which you are examining.

The Vice-Chairman: That is good.

My last and final question. I am obviously aware that since your passenger loads might stay the same and you might not have the growth, and it is necessary to get the yield you want, you are going to be continuing, I think, to look at reducing your operating expenses. I mentioned before that you had maintenance materials, supply, and services down. I notice, though, that sales commissions went substantially up, from \$113 million to \$143 million. I was wondering if you have any intention of renegotiating, if that is the proper term, the commission aspect, or is that something you have very little control over?

[Translation]

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur McKnight.

J'ai consulté M. Benjamin et M. Ellis, et je ne pense pas, monsieur Taylor, qu'il vous sera nécessaire de comparaître jeudi après-midi avec vos témoins.

Avant que vous ne partiez, j'aimerais vous poser une ou deux autres questions. J'aimerais savoir dans quelle mesure votre nouvelle carte de crédit, «en route», est rentable. Je ne vous pose pas ces questions parce que je participe à l'enquête bancaire, mais c'est parce que je suis un peu plus au courant des activités bancaires et des cartes de crédit qu'avant. Est-ce une activité rentable? On a constaté que certains grands magasins, et même des compagnies aériennes avaient abandonné leur propre carte de crédit au profit des cartes de crédit VISA, Master Charge, ou American Express. La carte «en route» vous rapporte-t-elle de l'argent? Avez-vous l'intention de la préserver?

M. C.I. Taylor: Je vais vous répondre de deux façons. Tout d'abord, la carte «en route» est la plus importante carte de crédit de compagnies aériennes au monde, et le nombre de ses détenteurs augmente très rapidement. La raison pour laquelle nous avons décidé d'avoir notre propre carte «en route», après l'ancienne carte d'Air Canada et du CN, est qu'il y a environ 3 ans, nous nous étions demandés si nous devions l'abandonner. Nous avons alors décidé de nous en servir comme le principal instrument de commercialisation pour les comptes commerciaux au Canada. Le programme de commercialisation que nous avons alors mis au point pour les comptes commerciaux au Canada a parfaitement réussi à identifier Air Canada à ces comptes commerciaux. C'est donc essentiellement un instrument de commercialisation qui a atteint, en fait, son seuil de rentabilité l'année dernière et nous permet dorénavant de faire des profits.

Le vice-président: Vous faites maintenant des profits avec cette carte? C'est fantastique.

M. C.I. Taylor: A condition que M. Reid puisse toujours obtenir le même niveau de crédit auprès des banques, à un taux d'intérêt raisonnable, et c'est justement ce que vous étudiez.

Le vice-président: Bien.

Je vais maintenant vous poser ma dernière question. Je me rends bien compte que, étant donné que le nombre de passagers risque de ne pas augmenter, il va vous falloir, si vous voulez obtenir le rendement désiré, envisager de réduire vos dépenses d'exploitation. J'ai déjà dit tout à l'heure que vos coûts d'entretien, de matériel, de fournitures et des services avaient diminué. Par contre, je constate que les commissions de vente ont augmenté considérablement, puisqu'elles sont passées de 113 millions à 143 millions de dollars. J'aimerais donc savoir si vous avez l'intention de renégocier, si l'on peut dire, ces commissions ou si c'est quelque chose qui ne dépend pas tellement de vous?

[Texte]

Mr. Jeanniot: In that year there was a fair bit of movement on the commission side. We introduced, in fact, an incentive scheme for travel agents, which permitted travel agents to earn a higher degree of commission if their productivity to Air Canada was higher.

It was successful. If it was successful, we also had to reward these agents that much more. That was part of the increase you see there.

There is a natural phenomenon, as well, that over the last few years the number of travel agencies in Canada has increased quite significantly—not in the last few months, because of the rather depressed economic state. In previous years the number of travel agents in Canada was growing very rapidly; at almost one a day. There were something like 360 that year—and whereas our own number of outlets was not growing, and as they were closer to clients, there was a natural phenomenon of greater sales through travel agencies than through our own outlets. Of course, that increases our commission cost.

It varies throughout the country, and it varies with the various airlines. Some airlines have a much higher ratio and use—internationally speaking, there is a tendency to greater sales going through travel agencies. On the domestic scene and on short-haul, clients just go to the airport and buy a ticket, lots of times.

The Vice-Chairman: There was a major bankruptcy of a wholesale tour operator out of Toronto about a month ago. How much could that hurt Air Canada? Did that operator owe you any money, or did he offer you a tremendous amount of volume that you will not be able—or might lose?

• 1220

Mr. Jeanniot: I think the bankruptcy that took place was not that surprising to us. For about a year we had seen very, very specific signs of weaknesses emerging, and in the final weeks before that took place we had been able to secure in fact some irrevocable letters of credit that covered most of our outstanding. Now, there is still some amount of about \$150,000, I think, that is being looked at, but we think most of that will be recoverable.

The Vice-Chairman: Thank you.

Last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just a matter you raised regarding the enRoute card. If you are late in paying a bill when you get it, I think you charge 1.5 per cent or 2 per cent interest penalty on it. About three months ago I was paying the bill I got from enRoute and I did not record it in my cheque book; a week or two later I sent another cheque. So Air Canada has \$222 of mine. I have had a credit there of \$222 for two or three months. Are you going to give me any interest on that?

[Traduction]

M. Jeanniot: Cette année, la nature de ces commissions a légèrement changé. En effet, nous avons inauguré un nouveau plan d'encouragements à l'intention des agents de voyage qui permet à ces derniers de toucher une commission plus élevée si leur productivité avec Air Canada augmente.

Cela marche bien. Toutefois, étant donné que ces agents ont augmenté leur productivité, il a fallu les récompenser davantage. C'est ce qui explique en partie l'augmentation que vous voyez ici.

Il ne faut pas oublier non plus que, et c'est un phénomène naturel, le nombre d'agences de voyage au Canada a augmenté considérablement au cours des dernières années, mais pas au cours des derniers mois, en raison de la piétre conjoncture économique. Auparavant, le nombre d'agents de voyage au Canada augmentait à raison d'un par jour, ou presque. Cette année-là, leur nombre a augmenté de 360 environ et, même si le nombre de nos propres points de vente n'a pas augmenté, notre volume de vente par ces agences de voyage a beaucoup plus augmenté que par nos propres points de vente, car ces agences étaient plus près des clients. Bien sûr, cela augmente également les commissions que nous devons verser.

Cela varie d'une région à l'autre et d'une compagnie aérienne à l'autre. Certaines compagnies ont un ratio beaucoup plus élevé et, sur le plan international, le volume de vente est généralement plus élevé par l'intermédiaire des agences de voyage. Au niveau national et sur les petites courriers, le plus souvent, les clients se rendent tout simplement à l'aéroport pour acheter leur billet.

Le vice-président: Il y a environ un mois, un important grossiste de voyages organisés a fait faillite, à Toronto. Dans quelle mesure cela vous touche-t-il? Ce grossiste vous devait-il de l'argent ou réalisait-il pour vous un volume de vente considérable que vous ne ferez donc désormais plus?

M. Jeanniot: Cette faillite ne nous a pas surpris. Depuis environ un an, nous avions constaté des signes évidents de faiblesse et, dans les quelques semaines qui ont précédé cet événement, nous avons pu obtenir des lettres de crédit irrévocables qui couvrent la plupart de nos créances. Il reste encore un montant d'environ \$150,000, donc la majeure partie sera recouvrée, je pense.

Le vice-président: Merci.

Une dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser une question au sujet de la carte «enRoute». Si vous dépassiez la date limite pour payer la facture, vous devez alors payer un intérêt de 1.5 p. 100 ou de 2 p. 100. Il y a environ 3 mois, j'ai réglé la facture que j'ai reçue de la carte «enRoute», mais je n'ai pas inscrit le chèque dans mon chéquier; une semaine ou deux plus tard, j'ai envoyé un autre chèque. En conséquence, Air Canada a reçu, de moi, deux chèques de \$222. J'y ai donc

[Text]

Mr. C.I. Taylor: See Mr. Reid in the hall.

Mr. Benjamin: You do not have to send me the money back, because I have not had an occasion to use my enRoute card lately, but I will be using it. But I was just curious. Does it work both ways?

Mr. W. Reid: The answer is, not likely.

Mr. Benjamin: But that is not fair. I have paid you a penalty a few times.

Mr. W. Reid: Thanks.

The Vice-Chairman: I think the money is going to be well used.

Mr. Benjamin: I would be reasonable; say, 10 per cent.

The Vice-Chairman: I want to thank the witnesses, Mr. Taylor, Mr. Jeanniot and Mr. Reid, for coming. We had 16 rounds of questioning, which is not bad for a morning session. It will not be necessary for you gentlemen to appear again on Thursday.

Thank you very much.

The committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

un crédit de \$222 pendant deux ou trois mois, mais j'aimerais savoir si vous allez me donner des intérêts là-dessus?

M. C.I. Taylor: Allez en parler à M. Reid dans le couloir.

M. Benjamin: Vous n'avez pas besoin de me rembourser, car je n'ai pas eu l'occasion d'utiliser ma carte «enRoute», récemment, mais je le ferai certainement bientôt. C'est simplement par curiosité. Cet intérêt est-il appliqué dans les deux sens?

M. W. Reid: Certainement pas.

M. Benjamin: Ce n'est pas juste. Il m'est arrivé plusieurs fois de vous payer des intérêts.

M. W. Reid: Je vous en remercie.

Le vice-président: Je crois que cet argent sera utilisé à bon escient.

M. Benjamin: Je serai très raisonnable, disons 10 p. 100.

Le vice-président: J'aimerais maintenant remercier les témoins, M. Taylor, M. Jeanniot et M. Reid, d'avoir comparu devant notre Comité. Il y a eu 16 interventions ce matin, ce qui n'est pas mal. En conséquence, il ne sera pas nécessaire de vous convoquer à nouveau jeudi prochain.

Merci beaucoup.

La séance est levée.





If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief, Executive Officer;
Mr. William Reid, Vice-president and Treasurer;
Mr. Pierre J. Jeanniot, Executive Vice-President and Chief of Airline Operations.

De Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président-directeur général;
M. William Reid, vice-président et trésorier;
M. Pierre J. Jeanniot, vice-président général et chef des Affaires aériennes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 67

Tuesday, June 8, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 67

Le mardi 8 juin 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Annual Reports of the Canadian National Railways for
1980 and 81

CONCERNANT:

Rapports annuels des Chemins de fer nationaux du
Canada pour 1980 et 1981

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Ellis
Bockstaal	Flis
Corriveau	Forrestall
Dinsdale	Gingras
Dion (<i>Portneuf</i>)	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Lapointe (<i>Beauce</i>)	Nowlan
Mayer	Parker
McDermid	Schroder
McKnight	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, June 7, 1982:

Mr. Forrestall replaced Mr. Scott (*Hamilton—Wentworth*);
Mr. McDermid replaced Mr. Korchinski.

On Tuesday, June 8, 1982:

Mr. Parker replaced Mr. Skelly;
Mr. Bockstaal replaced Mr. Gimaiel;
Mr. Corriveau replaced Mr. Corbin;
Mr. Lapointe (*Beauce*) replaced Mr. Gourd;
Mr. Dion (*Portneuf*) replaced Mr. Tousignant.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 7 juin 1982:

M. Forrestall remplace M. Scott (*Hamilton—Wentworth*);
M. McDermid remplace M. Korchinski.

Le mardi 8 juin 1982:

M. Parker remplace M. Skelly;
M. Bockstaal remplace M. Gimaiel;
M. Corriveau remplace M. Corbin;
M. Lapointe (*Beauce*) remplace M. Gourd;
M. Dion (*Portneuf*) remplace M. Tousignant.

MINUTES OF PROCEEDINGS**TUESDAY, JUNE 8, 1982**

(106)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Corriveau, Deniger, Dion (*Portneuf*), Flis, Forrestall, Harquail, Lapointe (*Beauce*), McDermid, Nowlan, Parker and Turner.

Other Member present: Mr. Rose.

Witnesses: From the National Council of CN Pensioners Associations Inc.: Mr. R.W. Worraker, Chairman and Mr. A. Paolucci, Treasurer. From the Canadian Railways Employees' Pension Association: Mr. J. Earl White, National President and Mr. James G. Chester, Assistant Manager.

In accordance with its permanent Order of Reference which is contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee proceeded to consider the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81.

Mr. Worraker from the National Council of CN Pensioners Associations Inc. made a statement.

Mr. J. Earl White from the Canadian Railways Employees' Pension Association made a statement.

The witnesses answered questions.

At 8:45 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 9:10 o'clock p.m. the sitting resumed.

Mr. Forrestall moved, seconded by Mr. Nowlan,—That this Committee seek in its Report to Parliament on the Annual Report of the Canadian National Railways for 1980 and 81, a reference from the House to this Committee enabling a thorough review of CN Pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to require information, to engage professional and technical advisors and to travel within Canada and report back no later than December 31, 1982.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 11; Nays: 0.

On motion of Mr. Benjamin, seconded by Mr. Harquail, it was agreed;—That reasonable travelling and living expenses be paid to Messrs: J.E. White, National President and James G. Chester, Assistant Manager, Canadian Railways Employees' Pension Association, who appeared before the Standing Committee on Transport on Tuesday, June 8, 1982.

On motion of Mr. Benjamin, seconded by Mr. Harquail, it was agreed;—That reasonable travelling and living expenses be paid to Messrs: R.W. Worraker, Chairman; A. Paolucci, Treasurer and Geo. P. Bouchey, Acting Secretary, National Council of CN Pensioners Association Inc., who appeared

PROCÈS-VERBAL**LE MARDI 8 JUIN 1982**

(106)

[Traduction]

Le Comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à 20h10 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Corriveau, Deniger, Dion (*Portneuf*), Flis, Forrestall, Harquail, Lapointe (*Beauce*), McDermid, Nowlan, Parker et Turner.

Autre député présent: M. Rose.

Témoins: Du Conseil national des associations des retraités du CN Inc.: M. R.W. Worraker, président et M. A. Paolucci, trésorier. De la Canadian Railways Employees' Pension Association: M. J. Earl White, président national et M. James G. Chester, directeur adjoint.

Conformément à son Ordre de renvoi permanent contenu au paragraphe 38(1.1), Loi concernant les chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts revisés du Canada 1970, tel que modifié par le chapitre 34, Statuts du Canada 1977-78, 26-27 Elizabeth II, le Comité entreprend l'étude des rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour les années 1980 et 1981.

M. Warraker du Conseil national des associations des retraités du CN Inc. fait une déclaration.

M. J. Earl White de la *Canadian Railways Employees' Pension Association* fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 20h45, le Comité suspend ses travaux.

A 21h10, le Comité reprend ses travaux.

M. Forrestall propose, appuyé par M. Nowlan,—Que le Comité, dans son rapport au Parlement sur les rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour les années 1980 et 1981, tente d'obtenir la permission de la Chambre pour lui permettre de faire une étude approfondie des pensions du CN ainsi que le pouvoir nécessaire pour convoquer des témoins, pour demander des renseignements, pour embaucher des conseillers professionnels et techniques et pour voyager à l'intérieur du Canada et d'en faire rapport au plus tard le 31 décembre 1982.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée par un vote à mains levées par 11 voix contre 0.

Sur motion de M. Benjamin, appuyé par M. Harquail, il est convenu,—Que des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient accordés à MM. J.E. White, président national et James G. Chester, directeur adjoint, *Canadian Railways Employees' Pension Association* qui auront comparu devant le Comité permanent des Transports le mardi 8 juin 1982.

Sur motion de M. Benjamin, appuyé par M. Harquail, il est convenu,—Que les frais raisonnables de déplacement et de séjour soient accordés à MM. R.W. Worraker, président, A. Paolucci, trésorier et George P. Bouchey, secrétaire intérimaire, Conseil national des associations des retraités du CN

before the Standing Committee on Transport on Tuesday, June 8, 1982.

Inc. qui ont comparu devant le Comité permanent des Transports le mardi 8 juin 1982.

Questioning was resumed;

At 10:22 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Thursday, June 10, 1982.

L'interrogation se poursuit.

A 22h22, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 10 juin 1982, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, June 8, 1982

• 2012

The Vice-Chairman: Gentlemen, the committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from both the government party and the Official Opposition party. I see that is the case.

In accordance with our permanent order of reference which is contained in Section 38 (1.l), an Act respecting the Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada, 26-27 Elizabeth II.

We shall commence consideration of the annual reports of the Canadian National Railways for 1980-1981. We have two organizations before us this evening, the National Council of CN Pensioners Associations Inc., as well as the Canadian Railways Employees' Pension Association.

I would like to welcome both Mr. Worraker, Chairman of the National Council of CN Pensioners Associations Inc., and Mr. White, National President of the Canadian Railways Employees' Pension Association, who are here with us tonight.

I want, first of all, gentlemen, to thank you for coming. We will be having an evening—I think there might be a lot of bells ringing tonight. I understand there will be several votes. We will try among ourselves to work out some sort of an arrangement. I see Mr. Benjamin has just come in.

Mr. Worraker, and then Mr. White, if you would identify yourselves and indicate the people whom you brought with you here tonight. First of all, Mr. Worraker.

Mr. R.W. Worraker (Chairman, The National Council of CN Pensioners Associations Inc.): Mr. Chairman, I am Mr. Worraker.

This is Mr. George Bouchey, from Barrie, Acting Secretary of the National Council; Mr. Gorden Foster, who is an executive member of the Council and is on an advisory committee; Mr. Fred Paolucci, of LaSalle, who is the Treasurer of the National Council.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Worraker, for having introduced the persons you have along with you. You may stay seated during this, because it is easier for a translator to pick up the sound on the microphone when you are sitting down.

Mr. Worraker: Certainly.

The Vice-Chairman: Mr. White.

Mr. J. Earl White (National President, Canadian Railways Employees' Pension Association): On my left, I have Mr. James G. Chester. He is the Assistant Manager of the Van-

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 8 juin 1982

Le vice-président: Messieurs, le Comité peut entendre les témoignages sans qu'il y ait quorum à la condition que des représentants du parti gouvernemental et de l'opposition officielle soient présents. Je remarque que tel est le cas.

Conformément à notre ordre de renvoi permanent contenu au paragraphe 38 (1.1) de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 des statuts révisés du Canada de 1970, telle que modifiée par le chapitre 34 des statuts du Canada de 1977-1978, 26-27 Elisabeth II.

Nous entreprendrons l'étude des rapports annuels du Canadien National pour 1980 et 1981. Deux organismes comparaissent devant nous ce soir: il s'agit du Conseil national des associations de retraités du CN Inc. et de la *Canadian Railways Employees' Pension Association* (Association des retraités des chemins de fer canadiens).

Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Worraker, président du Conseil national des associations de retraités du CN Inc. ainsi qu'à M. White, président national de la *Canadian Railways Employees' Pension Association*, qui sont des nôtres ce soir.

Pour commencer, messieurs, merci d'être venus. Je crois que la soirée sera occupée ce soir car il se peut que la sonnerie du Parlement nous appelle souvent au vote. Nous allons cependant essayer d'arriver à un arrangement satisfaisant. Je remarque que M. Benjamin vient d'arriver.

Monsieur Worraker, puis monsieur White, j'aimerais que vous vous présentiez ainsi que ceux qui vous accompagnent ce soir. D'abord, monsieur Worraker.

M. R. W. Worraker (président, Conseil national des associations de retraités du CN Inc.): Monsieur le président, je suis M. Worraker.

Je vous présente M. George Bouchey, de Barrie, qui est secrétaire intérimaire du Conseil national; M. Gorden Foster, membre exécutif du Conseil et d'un comité consultatif ainsi que M. Fred Paolucci, de LaSalle, trésorier du Conseil national.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Worraker, d'avoir présenté ceux qui vous accompagnent. Vous pouvez rester assis, car cela facilite la tâche aux interprètes qui doivent pouvoir entendre votre voix au micro.

Mr. Worraker: Certainement.

Le vice-président: Monsieur White.

M. J. Earl White (président national, Canadian Railways Employees's Pension Association (Association des retraités des chemins de fer canadiens): À ma gauche, je vous présente

[Text]

couver office of our Association, the Canadian Railways Employees' Pension Association.

The Vice-Chairman: Well, thank you very much for coming all the way from Vancouver to be with us tonight.

If I may, at this time, invite, first, Mr. Worraker to make a statement, and then Mr. White, if he has any. Then, we will begin the questioning with Mr. Nowlan. Mr. Worraker.

• 2015

Mr. Worraker: Mr. Chairman, as you know, we have already presented the brief to the standing committee. I am sure that all of you have a copy of it. We have outlined in our brief the shortcomings of the CN pension fund, which are very vigorously affecting the older members of the plan because of the fact that they are strictly on a pension plan which is not indexed and which has fallen greatly behind, in its maintenance and income value.

I should mention that the National Council of CN Pensioners Associations consists of 30 CN Pensioners Associations, ranging from Halifax to Victoria, B.C. It is divided into five groups because of the five regions of Canadian National Railways. The National Council is an executive body of these 30 associations and five regional associations commensurate with the Canadian National Railways breakdown.

At the moment, I have nothing further to add other, than that we are here to elaborate on the brief and answer any questions which you may have. I assure you that we will do our best to cover these things. I hope you have had time to read the brief. It is not lengthy, and I think it very clearly outlines what our problems are and the measures which we propose to rectify them. I will take it from there, sir.

The Vice-Chairman: Thank you Mr. Worraker. Mr. White, do you have any remarks or opening statement to make before we proceed with the questioning?

Mr. White: Yes, I have.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order: I understand there are two votes. We have no idea, at this point in time how long the bells are going to ring. Perhaps some of us can go to our respective lobbies and find out how long we anticipate that the bells will ring. Then we should simply add on whatever amount of time it takes for all of us to vote by not seeing the clock later on tonight. I think that is the best way to deal with the matter.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman. I agree with Mr. Forrestall on that one, even if we have to sit here until midnight to hear these gentlemen. They have come down here at their own expense. They have little or no funding. They have two magnificent briefs which they have worked months on—well, years. We cannot do them the courtesy of this committee's breaking up and not hearing them.

[Translation]

M. James G. Chester. Il est directeur adjoint du bureau de Vancouver de notre association, c'est-à-dire la *Canadian Railways Employees' Pension Association*.

Le vice-président: Nous vous remercions tous d'être venus d'aussi loin que Vancouver pour comparaître devant nous ce soir.

J'aimerais d'abord inviter M. Worraker puis M. White à faire une déclaration s'ils le souhaitent. Après cela, nous ouvrirons la période des questions avec M. Nowlan. Monsieur Worraker.

M. Worraker: Monsieur le président, vous n'ignorez pas que nous avons déjà présenté notre mémoire au comité. Je suis certain que vous en avez tous reçu un exemplaire. Ce document donne les grandes lignes, selon nous, des carences du fonds de pension du CN, lesquelles ont des répercussions très sensibles sur les bénéficiaires les plus âgés. Cela tient au fait qu'ils ne reçoivent que des prestations de retraite non indexées, donc considérablement dépassées par le coût de la vie.

Je dois préciser que le Conseil national des associations de retraités du CN regroupe 30 associations de retraités du CN situés de Halifax à Victoria. Ils se divisent en cinq groupes correspondant aux cinq régions des chemins de fer du CN. Le Conseil national est l'organisme exécutif de ces trente associations et cinq associations régionales coïncidant avec les divisions régionales des chemins de fer du CN.

Pour le moment, je n'ai rien d'autre à ajouter, à part le fait que nous sommes ici pour développer les points figurant dans le mémoire et répondre à toute question que vous voudrez me poser. Je vous assure que nous ferons de notre mieux pour bien nous acquitter de ces deux choses. J'espère que vous avez eu le temps de lire notre document. Il n'est pas long et je crois qu'il présente très clairement nos problèmes ainsi que les mesures que nous proposons pour les corriger. C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Le vice-président: Merci monsieur Worraker. Monsieur White, avez-vous des observations à faire aux déclarations préliminaires avant que nous passions aux questions?

M. White: Oui.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le règlement: je crois savoir qu'il y a deux votes. Or, nous ne savons pas combien de temps durera la sonnerie. Il serait peut-être bon que certains d'entre nous nous rendions dans nos antichambres respectives afin d'essayer de savoir combien de temps pourra durer cette sonnerie. Après cela, nous devrions simplement ajouter à cela le temps nécessaire pour voter puis ne pas tenir compte de l'heure et siéger. Je crois que c'est la solution la plus pratique.

Le vice-président: M. Benjamin.

M. Benjamin: Oui monsieur le président. Je suis d'accord avec M. Forrestall là-dessus, nous devrions siéger jusqu'à minuit s'il le faut pour entendre nos témoins. Ils sont venus ici à leurs propres frais et n'ont presque pas de fonds alloués. De plus, ils ont élaboré deux excellents mémoires pendant des mois, des années même. Nous ne pouvons manquer de cour-

[Texte]

The Vice-Chairman: That is the last thing I had on my mind, I assure you. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Yes, Mr. Chairman. While there may be some apparent difficulty with the bells, I do not think we should simply stretch the thing to say that, just because the bells are ringing, we are not interested or prepared to hear these gentlemen. On the contrary. We have their briefs and we have already commenced the proceedings. I think that is ample indication of your good faith, Mr. Chairman, and your intention to proceed with hearing these gentlemen. I agree with Mr. Forrestall's suggestion that we should carry on and, at such appropriate time, that we should go down, have the vote, and then come back.

The Vice-Chairman: Fine. Mr. White, you have the floor. Do you have an opening statement?

Mr. White: Yes. I wish to explain that I have a very long brief and I do not propose to read it. You should be very thankful for that. In the back of the brief, there are 10 pages of exhibits. I would like to explain what they are, because it will help you in obtaining information from them.

Exhibit K, which is the first one, shows the revenue from employees and from investment income. It shows the amount paid out for pensions, and it shows how much was left over each year and how much was left over on a cumulative basis. There is no mention of any revenue from Canadian National Railways. It shows the revenue and disbursements and how much there would have been in the fund if Canadian National had not been required to make any contribution whatsoever. And the answer is \$809 million, plus some odds and ends.

• 2020

On the very next page, is Exhibit M; it is the same information, except that Canadian National Railways funds have been included in it, or their contributions have been included. It shows, in the right-hand column at the very bottom, that the surplus revenue into the funds from 1960 to date, is more than \$2.5 billion. So Canadian National has a problem, and that happens to be the problem of having to invest about \$1 million a day of surplus money.

The third one is a statement of the assets in the fund at the end of each year for the 22 years. It is divided into three main parts, and there is a double line to separate each part. On the left are the total assets in the fund, in the centre are the current assets and investments. Those current assets and investments are the hard assets in the fund. They really exist. They are there and they are very, very substantial. There are \$2,753,000,000, and it is all there—cash on the barrel head.

On the right third of the page, we have the unpaid pension fund liability of CNR, and it is a real fairy tale. Their story from 1960 up to the present time is also there, and it is very, very interesting, especially for the year 1968. There are two

[Traduction]

tosis au point de lever la séance sans avoir entendu leurs témoignages.

Le vice-président: Loin de moi cette pensée, je vous assure. M. Harquail.

M. Harquail: Oui monsieur le président. Même si nous avons des problèmes en raison des cloches qui nous appellent au vote, je ne crois pas qu'il faille en conclure que nous ne sommes pas intéressés ou disposés à écouter nos témoins. Au contraire. Nous avons reçu leurs mémoires et avons déjà entamé la séance. Nous avons donc donné d'amples preuves de notre bonne foi, monsieur le président, et vous avez d'ailleurs fait connaître votre intention d'entendre nos témoins. Je suis d'accord avec la proposition de M. Forrestall pour que nous poursuivions jusqu'au moment du vote, après quoi nous reviendrons.

Le vice-président: C'est bien. Monsieur White, vous avez la parole. Avez-vous une déclaration préliminaire à faire?

M. White: Oui. J'aimerais préciser que mon mémoire est très long et que je n'ai pas l'intention de le lire. Vous m'en serez, je pense, très reconnaissants. De plus, à la fin, on trouve 10 pages de tableaux. J'aimerais donc vous expliquer en quoi ils consistent, car cela vous aidera à les consulter.

A l'annexe K, soit la première, figurent les revenus provenant des cotisations des employés et des investissements. On y voit aussi les montants versés en prestations ainsi que les sommes qui restent chaque année et cumulées. On n'y voit cependant aucune mention des recettes des chemins de fer du Canadien national. On y indique les revenus et les débours ainsi que les montants qui se seraient ajoutés au fonds si le Canadien national n'avait pas été obligé de verser de contributions du tout. Il s'agit de 809 millions de dollars, et des poussières.

A la page suivante, vous trouverez l'Annexe M: on y donne les mêmes renseignements, sauf qu'on y inclut les fonds des chemins de fer nationaux du Canada, ou plutôt les contributions versées par ces derniers. Au bas de la colonne de droite, vous constaterez que le surplus de revenus dans le fonds accumulé depuis 1960, se chiffre à plus 2.5 milliards de dollars. Le CN se trouve donc confronté à un problème: celui d'avoir à investir chaque jour près de 1 million de dollars en argent excédentaire.

Le troisième annexe précise quel était l'actif en fin d'année pour chacune des 22 années étudiées. Le tableau est divisé en trois parties principales, et une ligne double les sépare l'une de l'autre. A gauche, vous trouverez l'actif total du fonds, et au centre l'actif et les placements courants. Cet actif et ces placements courants sont réels, et ils sont très importants. Ils s'élèvent à \$2,753,000,000, et tout est là en espèces sonnantes.

A droite de la page, il y a l'exigibilité non respectée à l'égard des régimes de retraite du CN, et c'est un vrai conte de fée. Vous y trouverez toutes ces données relatives à ce qui s'est passé depuis 1960, et cela est très intéressant, notamment pour

[Text]

sets of figures for 1968. The first one is taken from the 1968 annual report, and the second one is taken from the 1969 report, in which there was an explanation of how and why they carried forward a much smaller balance of pension funds. But there is no explanation as to where the \$371 million went. It is not in the CNR Pension Board report. But I can tell you where it went. It went to reduce the liability of Canadian National Railways, every cent of it. It reduced their liabilities from \$671 million down to \$300 million. Since that time, this debt of \$300 million has increased five times over. It is now \$1.5 billion.

The next few pages deal with the published records of the company about their liability towards the pension funds, and every debit and every credit that was made, from 1960 up to the end of 1981, is all recorded there. But it is a very unusual thing to go into financial statements and find that their large credits have appeared without any explanation for them. This was done by Canadian National Railways. They have published these records. They have taken credit for large sums of money without publishing an explanation or an entry about it.

In 1967, they did commence, as required by the Pension Benefits Standards Act, to make payments in reduction of the obligations of CNR. In a great many cases, there was no entry in the books to show that they actually made a payment in reduction of principal.

In the top of the financial statements for several years, starting in 1970, they show, at the top of the financial statement, the revenue, or the contributions by employees, contributions by the company, and the investment income.

• 2025

The contributions by the company for many years were appreciably more than what they showed in those statements. The difference was that they did contribute toward the principal of the debt they owed; they reduced the amount of their debt on the bottom of the financial statement each year, and there was no explanation in the financial statement. They just simply showed their debts under the act as being so much. It was never one amount, it was always two amounts. They also showed the increases in liability. They all appeared on the same statement. We wind up with a balance at the bottom, and at the top the company's contributions. Those statements would not balance because there was an entry missing for several years; that entry was the amount contributed by Canadian National Railways in reduction of their debt, or their obligation, to the fund.

The contributions at the top did not include principal payments, and this is, in my opinion, not a proper manner of

[Translation]

l'année 1968. Il y a deux ensembles de chiffres pour cette année. Le premier a été tiré du rapport annuel de 1968, et le deuxième du rapport de 1969, dans lequel on explique comment et pourquoi on a reporté un solde beaucoup moins important de fonds de pension. Mais on n'explique pas du tout ce qu'il est advenu des 371 millions de dollars. Le rapport de la Commission des pensions des chemins de fer nationaux du Canada n'en dit pas mot. Mais moi je peux vous dire ce qui s'est passé. Cet argent a servi, jusqu'au dernier cent, à réduire les dettes des chemins de fer nationaux. Ainsi, les dettes de ces derniers sont passées de 671 millions à 300 millions de dollars. Mais depuis, cette dette de 300 millions de dollars a été multipliée par trois. Elle s'élève à l'heure actuelle à 1.5 milliard de dollars.

Les pages qui suivent se rapportent aux états que la société a fait publier au sujet de ces dettes envers les fonds de pension, et vous y trouverez inscrit chaque débit et chaque crédit faits entre 1960 et à la fin de l'année 1981. Mais il est assez exceptionnel de voir des états financiers où ont été inscrits, sans aucune explication, des crédits très importants. Et c'est justement ce qu'ont fait les chemins de fer nationaux du Canada. Ils ont fait publier ces états de compte. Ils ont encaissé d'importantes sommes d'argent sans fournir d'explication ou de renseignement.

En 1967, la société a commencé, conformément à Loi sur normes de prestations de pension, de verser des paiements en vue de réduire ses dettes. Mais dans nombre de cas, aucune indication n'a été inscrite dans les livres pour prouver qu'un paiement a réellement été fait en vue de réduire le capital principal.

A partir de l'année 1970, figurent en haut des états financiers les revenus, ou les cotisations des employés, les contributions versées par l'entreprise et les revenus d'investissement.

Pendant plusieurs années, les contributions versées par la société ont été sensiblement plus importantes que ce qui figurait dans les états de compte. La différence, c'est que la société versait de l'argent pour réduire le principal de ses dettes. Chaque année, la montant de leurs dettes qui figurait au bas de leurs états financiers était inférieur à ce qu'il avait été l'année précédente, mais aucune explication n'était fournie. La société disait tout simplement que leurs dettes, en vertu de la loi, s'élevaient à tel ou tel montant. D'ailleurs, il ne s'agissait pas d'un montant, mais de deux montants différents. Car étaient toujours indiquées les augmentations au niveau de leurs dettes. Ces deux chiffres figuraient sur les mêmes états de compte. Au bas de la page, il y avait le solde, et en haut, les contributions versées par la société. Mais cela ne s'équilibrerait jamais, car pendant plusieurs années, la société avait omis d'inscrire un article: notamment le montant versé par les chemins de fer nationaux du Canada pour réduire leurs dettes vis-à-vis du fonds.

D'autre part, les contributions inscrites au haut de la page ne comprenaient pas les paiements versés pour réduire le

[Texte]

accounting for pension trust funds. Any company that would produce such a statement and send it out, and publish it in their annual report so that we pensioners and employees may observe it and see what the company paid, is being misleading. The company actually paid, for many years, appreciably more than the contributions they advertised or published as being their contributions. That is misleading and, in my opinion, it is highly improper.

Now, the last statement, at the very back of the brief, is a statement showing the contributions of the company and how much of them each year, from 1960 to date, were applied on principal and how much were applied on interest. I should say first, how much went to interest and how much to principal.

For a great many years, from 1960 until 1966, not one cent of all the money they paid was applied in reduction of principal. It all went to pay interest because they owed a very, very, large sum of money in interest; I believe it was in excess of \$100 million. They were not able to pay anything. They did not pay on principal; it was all applied on interest. The total amount they have applied on principal, from 1960 to date, is \$189 million. The amount they applied on interest is more than \$1.5 billion. Interest is a penalty for late payment, and the company is claiming they made all these tremendous payments. In my opinion, it is immoral and improper for them to claim interest as if it were a contribution.

That is a summary of what is in the brief. I would like to say more about what we stand for, either now or at a later time.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. White. Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: We are going to vote, and then we will come back here.

The Vice-Chairman: Precisely.

Mr. Benjamin: And if we have to sit till midnight, we will.

The Vice-Chairman: We will sit the time it takes, Mr. Benjamin.

Now, I am informed by a no more reliable source than Mr. Forrestall that Mr. Turner is going to come and get us five minutes before the vote.

Mr. Benjamin: Okay.

The Vice-Chairman: Now, I would rather we start the questioning now, and the witnesses will have an idea of the general thrust of our questions.

Mr. Nowlan: Let us go.

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan.

[Traduction]

principal de leurs dettes, et selon moi, ce n'est pas là une bonne façon de faire la comptabilité d'un fonds de fiducie de pension. Si une société prépare ses états financiers de cette façon et les fait publier dans son rapport annuel, afin que les retraités et les employés de la société puissent voir exactement ce qu'a dépensé la société, ce ne me semble pas très honnête. Pendant plusieurs années, la société a en fait dépensé beaucoup plus que les contributions qu'elle reconnaît avoir versées. A mon avis, ce n'est pas très honnête, et ce n'est pas non plus acceptable.

Le dernier tableau, qui se trouve tout à fait à la fin du mémoire, donne les contributions versées par la société, et la part de cette dernière qui a été utilisée, depuis 1960, pour réduire le principal de leurs dettes et, d'autre part, pour payer les intérêts.

Pendant plusieurs années, notamment de 1960 à 1966, pas un cent de tout cet argent n'a servi à réduire le principal de la dette de la société. La totalité de l'argent a servi à payer les intérêts, car la société devait une somme énorme au titre d'intérêts. Il me semble que cela dépassait en tout plus de 100 millions de dollars. Tout l'argent a donc été versé à titre d'intérêts, et le principal n'a pas été touché. Depuis 1960, la société aura versé en tout, pour réduire le principal, 189 millions de dollars. Elle aura cependant, pour la même période, versé au titre des intérêts plus de 1.5 milliard de dollars. L'intérêt, c'est une pénalité en cas de retard, et pourtant la société prétend qu'elle a versé des paiements énormes chaque fois. Selon moi, c'est à la fois immoral et inacceptable que cette société ait payé ces intérêts comme s'il s'agissait de contributions.

Voilà en gros ce que nous disons dans le mémoire. Mais j'aimerais avoir l'occasion tout de suite, ou tout à l'heure, de vous expliquer un peu plus en détail la position que nous avons adoptée.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur White. Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Nous allons voter, après quoi nous reviendrons.

Le vice-président: Exactement.

M. Benjamin: Et nous devons siéger jusqu'à minuit, nous le ferons.

Le vice-président: Nous siégerons pendant le temps qu'il faudra, monsieur Benjamin.

Une personne des plus fiables, monsieur Forrestall, vient d'apprendre que M. Turner viendra nous chercher cinq minutes avant le vote.

M. Benjamin: Très bien.

Le vice-président: J'aimerais que l'on commence les questions tout de suite, afin que les témoins puissent avoir une idée générale du genre de questions que nous allons poser.

M. Nowlan: Allons-y.

Le vice-président: Monsieur Nowlan.

[Text]

Mr. Nowlan: I must say I appreciate the synopsis of the brief, Mr. Worraker. Your brief, of course, is a little more succinct than Mr. White's, which has all those tables. I am glad you touched on them. I must say, perhaps, when I have some more explanation . . .

• 2030

It is clear from Mr. Worraker's brief that what is wanted is a redress of an equity. But in terms of this committee and, or this Parliament, what you want, as I understand it, certainly from your first brief, is another inquiry into the status of these pension funds. Is that what you want us to do?

Mr. Worraker: We feel there are some inequalities in this thing similar to what there were when you met in 1969, which is 12 years ago. We are satisfied that there are excess earnings within the funds that can, by straightening out a few quirks in the Pension Benefits Standards Act on funding and so forth, be used to increase old pensions. As you have read in the newpress, most of the experts now say that the excess earnings of these funds should be used to improve old pensions. We know there have been increased earnings, and I think if you look towards the back of the brief you will see just a very short summary of the earnings and the costs of operating the funds. It says here: "In 1979, 1980 and 1981 Annual Financial Report, CN Pension Funds". Do you have it there?

[Translation]

M. Nowlan: Je tiens tout d'abord à dire à M. Worraker combien je lui suis reconnaissant d'avoir ainsi résumé son mémoire. Mais votre mémoire est bien sûr un peu plus bref que celui de M. White, qui comporte tous ces tableaux. Je suis heureux que vous en ayez parlé. Je dois dire que lorsqu'on m'aura fourni davantage d'explications, peut-être . . .

D'après ce que nous dit M. Worraker dans son mémoire, il est clair que ce qu'il faut c'est un rétablissement de l'équité. D'après ce que j'ai compris, du moins en ce qui concerne votre premier mémoire, vous aimeriez que le Comité ou le Parlement se charge de faire faire une autre enquête au sujet de ces fonds de pension. Est-ce bien cela que vous aimeriez que nous fassions?

M. Worraker: Nous pensons, tout comme c'était le cas lorsque nous nous sommes rencontré la dernière fois il y a 12 ans, en 1969, qu'il y a un certain nombre d'inégalités dans toute cette affaire. Nous comprenons bien que si l'on parvenait à régler quelques-uns des problèmes que pose la Loi sur les normes de prestations de pension au sujet des fonds, etc., un certain nombre de revenus excédentaires pourraient servir à augmenter les anciennes pensions. Comme vous l'avez sans doute vu dans la presse ces derniers jours, beaucoup d'experts prétendent maintenant que ces revenus excédentaires devraient servir à améliorer les vieilles pensions. Nous savons que les revenus de ces fonds ont augmenté, et si vous prenez la fin de notre mémoire, vous y trouverez un bref résumé des coûts de fonctionnement de ces fonds et des bénéfices qu'ils procurent. On dit: «dans les rapports annuels de 1977-1980, 1981, les fonds de pension du CN». Avez-vous trouvé?

Mr. Nowlan: Oui.

M. Worraker: Si vous commencez avec l'année 1979, tout à fait en haut, vous trouverez inscrits les revenus nets sur les investissements. Il s'agit de milliers de dollars, alors il vous faudra imaginer qu'il y a trois zéros supplémentaires à la fin des chiffres donnés. Cela est tiré directement des rapports annuels produits pour les années que je viens de vous énumérer. Je vais tout simplement vous donner les trois premiers chiffres. Les revenus nets sur les investissements se sont élevés à \$201 millions. Les pensions versées comptent pour \$155 millions, et les remboursements sur cessation de service comptent pour \$8.510 millions, ce qui donne, au total, \$163 millions. Cela donne donc un surplus de \$37 et quelques millions, si l'on tient compte des revenus et des dépenses. Si vous regardez les mêmes chiffres jusqu'à l'année 1980, vous constaterez que le solde des revenus sont passés de \$37 millions en 1980 à \$83 millions. Et en 1981, ils passent à \$128 millions.

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. Worraker: Now if you will start at 1979, at the top, you will see the net earnings on investments. It is marked in thousands, so you must visualize the three extra zeros on the ends of those figures. This is taken directly from the annual reports of those particular years. I am just going to give you the first three numbers. Net earnings on investments were \$201 million. Pensions paid is \$155 million and refunds on termination of services is \$8.510 million, for a total of \$163 million. That leaves a surplus over and above income and expenditures of \$37-some-odd million. If you follow that down to 1980, you will note that that balance of earnings has increased in 1980 from \$37 million to \$83 million. And if you go down to 1981, you will see that the total earnings have increased again to \$128 million.

We feel that at least a portion of that money should be made available for indexing or partial indexing, or whatever comes out of it. We say there are no doubt a number of other areas involved in this thing, but we feel it is time now that the fund be looked at. If you examine the minutes of the 1969 proceedings, you will see that the standing committee did come up with a number of items. The most important to the pensioners was that they found a sum of \$7 million which

Selon nous, au moins une partie de cet argent devrait être utilisée pour assurer une indexation, qu'elle soit complète ou partielle. Il y a sans doute un certain nombre d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte, mais nous pensons que le temps est venu de regarder les choses d'un peu plus près. Si vous vous reportiez aux procès-verbaux des réunions tenues en 1969, vous constaterez que le Comité permanent avait mis le doigt sur un certain nombre de choses. Le Comité avait notamment

[Texte]

recurs annually, and that \$7 million enabled the pensions of the older pensioners to be increased by 2 per cent per year for each year of retirement. We feel, having accomplished that and found that there were some, not exactly errors, but misquotes, or possibly a "malstudy" somewhere, that it is time the fund was looked at again.

Mr. Nowlan: Let us put it in a nutshell then. If this committee, in terms of dealing with the CN annual report, which is what we are seized with here, in its committee report goes along with that recommendation, are you quite confident in the facts and figures in your brief, or that you have mentioned, that those facts and figures are going to justify everything you say here and that is in your brief to have a redress of the pension payments?

Mr. Worraker: Absolutely. There is an area there whereby they can find some of this money. How they are going to handle it, that is another question; but there is money available to increase pensions. So far, the railway has been making these ad hoc increases, as we have mentioned to you, but \$10.50 a month is the maximum they have paid out in a particular year. On that basis, while it is appreciated, of course, as I say, it is so low that is a case of a crust of bread being a banquet to a starving man.

• 2035

Mr. Nowlan: I think you said somewhere—one of you said—that it was pretty insulting, that was the word—it was appreciated but it was also sort of insulting.

Mr. Worraker: In a sense it was, because these are people who worked for the railway for a lifetime, paid into the fund and . . .

Mr. Nowlan: I got your point.

Mr. White, what do you want this committee to do? In other words, Dr. LeClair is going to be here Thursday and I am going to be pretty surprised if he sort of agrees with everything you have said here tonight—which is legitimate debate. Your point is that if this were to be looked at the way it was in 1969, those facts would justify your case.

Mr. Worraker: Right. I would hope that Mr. LeClair will agree with our brief when he talks to you and say, we are going to go ahead and—

Mr. Nowlan: This is why we wanted to get you here first and I am glad we have. Okay.

Mr. White, what is it that you want this committee to do? You have a very complex brief here, with all these tables, but in terms of the firm, specific recommendations . . . that is what I want you to tell me, I do not see them here. I know what you want, but I do not see it here in the brief.

Mr. White: We have one plank in our platform: We pay the same price for pensions, all CNR employees do, as civil servants pay for theirs, and we feel that sufficient money has gone into our pension plans that CNR pensions could be

[Traduction]

découvert qu'une somme de \$7 millions revenait chaque année, et que ce montant permettait d'augmenter de 2 p. 100 par an, pour chaque année de retraite, les pensions des retraités les plus âgés. Nous avons découvert qu'il y avait des citations inexactes ou mal interprétées, qui ne sont pas nécessairement d'erreurs, et il serait temps qu'on y regarde de plus près.

Mr. Nowlan: Résumons. Si notre Comité, qui est chargé d'étudier le rapport annuel du CN, suit cette recommandation, êtes-vous certain des chiffres que vous fournissez dans votre mémoire et des faits que vous y expliquez? Pensez-vous que ces chiffres justifient toutes les déclarations que vous faites ainsi que le besoin de réétudier les pensions?

Mr. Worraker: Absolument. Nous avons justement réussi à montrer qu'il y a moyen de trouver certaines sommes d'argent. Quant à savoir quelles mesures pourront être prises, c'est une toute autre question. Mais l'argent est là, et il serait donc possible d'augmenter les pensions. Jusqu'à maintenant, le chemin de fer a accordé ses augmentations de façon ad hoc, comme on le disait plus tôt, mais l'augmentation maximum payée dans une seule année a été de \$10.50 par mois. Quoiqu'elle est bien appréciée, bien sûr, l'augmentation est si faible, que c'est ni plus ni moins que des miettes pour un affamé.

Mr. Nowlan: L'un de vous a dit plus tôt, que c'était plutôt insultant, je crois que c'est le mot utilisé, qu'on appréciait l'augmentation, mais qu'elle constituait plus ou moins une insulte.

Mr. Worraker: Oui, en fait, car ces gens qui ont travaillé pour le chemin de fer toute leur vie ont payé leurs contributions au fonds de pension, et . . .

Mr. Nowlan: Je vous ai bien compris.

Monsieur White, que voulez-vous que le Comité fasse? En d'autres mots, le Dr LeClair sera ici jeudi prochain, et je serais étonné s'il était d'accord avec tout ce que vous avez dit ce soir—quoique vos propos soient bien légitimes. Vous prétendez, que si on étudiait les faits comme ce fut le cas en 1969, vous pourriez justifier vos revendications.

Mr. Worraker: Justement. J'espère que M. LeClair sera d'accord avec notre mémoire, lors de sa comparution, et qu'on pourra procéder . . .

Mr. Nowlan: C'est pourquoi nous voulions vous entendre en premier, et je suis heureux que nous l'ayons fait. Merci.

Monsieur White, que voulez-vous que ce Comité fasse. Votre mémoire est très compliqué, avec tous ces tableaux, mais tout en me disant ce que vous voulez, vous n'avez fait aucune recommandation ferme particulière. Je sais ce que vous voulez, mais ce n'est pas inscrit dans votre mémoire.

Mr. White: Nous n'avons qu'une question à notre programme: tous les employés du CNR paient les mêmes prix pour les pensions que les fonctionnaires, et nous croyons qu'il y a suffisamment de contributions d'accumulées dans nos régions

[Text]

indexed. The same thing applies to the CPR, B.C. Railway and all that sort of business. They are all running pension plans and they are collecting money on the same basis as civil servants pay into the Public Service Superannuation Act. We feel that we should receive, in return, the same benefits. The money is there to pay them. But this is a nice set-up for the railway company to make money and I am absolutely convinced that Canadian National Railways, for the last few years, has been making more money out of the pension fund than they do out of the operation of the entire railway system. That is something that could be determined. In order to determine it, it would be necessary—and I recommend to your committee that you should—to employ an actuary. He should be empowered to examine the Canadian National books to determine that. In the tables I have published in the back of this book there is an analysis of every financial statement from 1960 to date. I know that the figures are right, you can depend on that and so can the actuary, but he would be able to check them out because he can check them against any of the annual reports.

Mr. Nowlan: I must say, Mr. Chairman, and I think Mr. Benjamin and I were talking about this earlier, I thought in a previous steering committee prior to Dr. LeClair that we had recommended that we employ an actuary to give us some professional advice on something that, quite frankly, is beyond my comprehension when I read some of those tables in the back of your very interesting and informative brief. But we can worry about that later.

Those are my questions—

The Vice-Chairman: Preliminary questions.

Mr. Nowlan: —at this stage.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, thank you.

For the record, we have been through this before. In 1968, 1969 and 1970 members from all parties filibustered the CNR financing bill until the government referred the CN pension plan to us. The government agreed to assign an actuary to the committee. We held hearings for months; we came up with a recommendation of 2 per cent per year retroactive for 20 years. There were something over 3,000 CN employees, let alone CP and others, who were getting less than \$25 a month and the 2 per cent per year back for 20 years maybe raised them to \$45. We have been through this before. I think what this committee has to face up to it when we meet with the management, which is on Thursday I presume, is that while they were employees of the railways, these gentlemen here from both CP and CN negotiated contracts under which a certain percentage of their income would be put into a pension fund. The company has said in Mr. White's brief which he has all in blown-up type for us, that the company will match the employee's contribution dollar for dollar up to 5 per cent of the employee's compensation. This was back in 1935 Mr. Chairman, the money has never been put in there until the employee retires. Now under any other part of our laws in our society, that would be called robbery. Now I think this committee has

[Translation]

mes de retraite, pour que les pensions du CNR soient indexées. Bien sûr la même chose s'applique au CPR, aux chemins de fer de la Colombie-Britannique, et tous les autres. Tous ont des régimes de retraite, et collectent des contributions au même taux que paient les fonctionnaires à leur fonds aux termes de la Loi sur la pension de la Fonction publique. A notre avis, nous devrions jouir des mêmes bénéfices. L'argent est là. Mais quelle merveilleuse affaire pour les chemins de fer qui font de l'argent et je suis convaincu qu'au cours des dernières années, les chemins de fer Canadien National ont fait plus d'argent avec le fonds de pension qu'avec le fonctionnement de son réseau. Il faudrait établir que c'est le cas. Pour ce faire, il est nécessaire—and je le recommande à votre Comité—d'engager un actuair. Il devrait être autorisé à examiner les comptes des chemins de fer Canadien National. Les tableaux à la fin de notre mémoire constituent une analyse de chaque état financier annuel depuis 1960. Les chiffres sont justes, je le sais, et l'actuaire peut s'y fier, mais il devra les vérifier contre ceux des rapports annuels.

M. Nowlan: Monsieur le président, M. Benjamin et moi-même en parlions plus tôt, je crois que dans une réunion du Comité directeur, avant d'inviter le Dr LeClair, nous avions recommandé d'engager un actuair pour nous donner des conseils professionnels sur une question qui, franchement, me dépasse, car je ne peux comprendre tous ces tableaux que vous avez inclus dans votre mémoire si intéressant et si informatif. Mais nous en parlerons plus tard.

J'ai terminé mes questions . . .

Le vice-président: Vos questions préliminaires.

M. Nowlan: . . . pour le moment.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Soit dit en passant pour le procès-verbal, c'est un vieux cheval de retour. En 1968, 1969, et 1970, les députés de tous les partis ont fait une obstruction systématique au Bill sur le financement des chemins de fer Canadien National jusqu'à ce que le gouvernement nous confie l'étude du régime de retraite du CN. Le gouvernement avait consenti à affecter un actuair au personnel du Comité. Nous avons tenu des audiences pendant des mois; et nous avons abouti à la recommandation d'augmenter les pensions de 2 p. 100 par année pour les 20 dernières années. A ce moment-là, il y avait plus de 3,000 employés du CN, sans compter ceux du CP et autres, qui recevaient moins de \$25 par mois, et ces 2 p. 100 par année pour 20 ans augmentaient leur pension à \$45 environ. C'est déjà vu. Ce que le comité devra reconnaître, lorsqu'on parlera au patronat, jeudi je crois, est que les employés des chemins de fer, CP et CN, qui sont devant nous aujourd'hui, avaient négocié des conventions collectives assurant qu'un certain pourcentage de leur revenu serait versé à un fonds de pension. Selon le mémoire de M. White, «la société s'était engagée à verser un montant identique à la contribution de l'employé jusqu'à concurrence de 5 p. 100 du salaire de l'employé». Cela en 1935. Monsieur le président, l'argent n'est pas versé au

[Texte]

to be ready for next Thursday with an actuary. And these gentlemen, by the way, and we have both briefs, have spent hours, weeks, months, years voluntarily; they have paid expenses out of their own pockets to come down here because they have been robbed.

[Traduction]

fonds de pension jusqu'à ce que l'employé prenne sa retraite. Aux termes de toutes les autres lois de notre société, cela constitue un vol. Donc, jeudi prochain, le comité doit être armé des conseils d'un actuaire. Ces messieurs, en fait, et nous avons les mémoires des deux groupes, ont passé des heures, des semaines et des mois et même des années à travailler bénévolement; ils ont payé leurs dépenses eux-mêmes, pour venir ici, car ils se sentent floués.

• 2040

Now, I would like to ask Mr. Worraker: who initially recommended using the excess earnings. The actuaries projected so much return on investment of pension funds, but they were always under that and there were excess earnings. Who recommended in the first place that those earnings be used?

Je voudrais donc demander à M. Worraker: qui est à l'origine de la recommandation d'utiliser les gains excédentaires? Les actuaires avaient prévu un revenu important sur l'investissement dans les fonds de pension, il n'a jamais été atteint, et pourtant il y a des gains excédentaires. D'où vient la recommandation qu'on utilise ces gains?

Mr. Worraker: The first public statement made on that, and I have mentioned it here in the brief, was made by Mr. Laurence Coward. Mr. Laurence Coward is an actuary of William M. Mercer and Co. who are the actuaries for the Canadian National Pension Fund. According to a press release of which I do not have a copy with me but it has been photostated and, if you want a copy, I can get it for you he stated publicly that many companies now are leaning towards the use of the excess earnings of the fund for the purpose of augmenting pensions. He quotes a committee of the House of Commons here of some time or another, and I think it was around 1979 or 1977, which made that proposal.

M. Worraker: La première déclaration publique à cet égard, comme je le mentionne dans le mémoire, fut celle de M. Laurence Coward. M. Laurence Coward, de la firme *William M. Mercer and Co.* est l'actuaire des fonds de pension de Canadien National. Dans un communiqué de presse, dont je n'ai pas copie ici, mais on peut vous en faire parvenir une si vous le désirez, il déclarait publiquement que beaucoup de sociétés maintenant tendaient à utiliser les gains excédentaires des fonds de pension pour augmenter les prestations de ces pensions. Il cite un comité de la Chambre des communes de 1979 ou de 1977 qui avait proposé cet emploi de ces fonds.

Now, the second proposal we gave you was from a gentleman whom I cannot just locate now, but he was meeting with the Ontario committee on pensions, which has just recently been set up. I think you are familiar with it?

La deuxième proposition mentionnée venait d'un monsieur, je ne peux davantage préciser pour l'instant, qui avait comparu devant le comité de l'Ontario sur les pensions, établi récemment. Êtes-vous au courant de son travail?

Mr. Benjamin: No, I am not.

M. Benjamin: Non.

The Vice-Chairman: I am sorry, Mr. Worraker, but we are being summoned to a vote. We will back in approximately 20 minutes, and will add the time to the end of the meeting. This meeting is temporarily adjourned.

Le vice-président: Je regrette, monsieur Worraker, mais on nous appelle à la Chambre pour voter. Nous reviendrons dans à peu près 20 minutes, et nous prolongerons la séance. La séance est temporairement levée.

• 2043

• 2110

The Vice-Chairman: As agreed to before the bells rang, I will not see the clock at 10 o'clock and I will add the time required as the events warrant.

Le vice-président: Comme il a été convenu avant que la cloche ne sonne, je ne m'arrêterai pas à 10 heures et je continuerai tant que ce sera nécessaire.

Mr. Benjamin, you have seven minutes left.

Monsieur Benjamin, il vous reste sept minutes.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

May I also remind the committee that it seems to me that the bottom line is when an employer deducts 5 or 10 per cent from employees' wages to go into a pension plan and the employer agrees to equal that amount, but the employer does not put his share in. As a result, the only time the employer puts the money into a pension plan is when an employee goes on pension. Had all that money been put in, the billions of

Je trouve également que le comble, c'est lorsqu'un employeur déduit cinq ou dix p. 100 du salaire de l'employé pour les verser dans un régime de pension, sans verser lui-même sa part. Il ne la verse que lorsque cet employé prend sa retraite. S'il la versait immédiatement, cela ferait des milliards de dollars dont M. White nous a parlé et dont on pourrait tirer

[Text]

dollars that Mr. White has been talking about, it would have been earning investment income, and they could be paying pensions of \$2,000 a month by now.

I would like to ask another gentleman who is at the table . . . First of all, I will put this question to Mr. Worraker. I take it that he and Mr. White are in agreement, you would like an indexing retroactive at least back to the last time we did it, 1969 or 1970. Are you looking at 2 per cent per year back for 10 years, or what?

Mr. Worraker: We are not looking at any figure at the present time. We are looking for an improvement in pensions for the older pensioners, and the experts have told us that there are excess earnings in the CN fund. We have pointed out in here, from looking at the financial statement, from a layman's point of view, that it indicates they are telling the truth. The next thing to do, and we are asking this standing committee, the next move that we want, and we need help from this parliamentary committee, is to put this question before experts and ask them, are these people speaking properly? Are they correct in their statements or are they wrong?

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Worraker: Now we are not asking for any particular amount. We want to see these three people that I have mentioned to you, at the National Pension Conference, at the Ontario Council on Pensions, and on the Pension Management Association. Their experts all recommended that where there were excess earnings in a private pension fund, that money should be used in part, or in whole, or whatever they decide, to increase pensions. We are saying that the CN pension fund does have those increased earnings.

Mr. Benjamin: Okay, Mr. Worraker, we have all the figures, we have your briefs.

Mr. Worraker: Right.

Mr. Benjamin: Tell me, tell the committee, how many CNR pensioners do you have who are getting less than \$25 a month or less than \$100 a month? Give me some figures about the humanity of this operation and let us forget about the figures and tables.

Mr. Worraker: I will simplify it for you. One of the questions that this committee can get answered that perhaps we cannot, just find out how many members of the CN pension fund are now drawing the guaranteed income supplement. If you get those figures, your question is answered.

Mr. Benjamin: You do not have any survey or studies on this?

Mr. Worraker: We do not have that. We do not have access to that kind of study.

Mr. Benjamin: Okay. Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Chester a question. He represents people from another railway, and I appreciate we do not have a term of reference to discuss the CPR. Could he tell us, in terms of the people he represents—does he have any hard figures—how many dollars a month they are getting, under \$25, under \$100? Are the

[Translation]

un certain revenu en les investissant. La pension pourrait s'élèver à \$2,000 par mois maintenant.

J'aurai une question à poser à un autre des témoins. Je commencerais par l'adresser à M. Worraker. Je suppose qu'il est d'accord avec M. White et qu'il aimerait qu'il y ait indexation rétroactive jusqu'à 1969 ou 1970. Est-ce que vous vouliez avoir 2 p. 100 par année, pour les dix dernières années, ou autre chose?

M. Worraker: Nous n'avons pas envisagé de chiffre bien précis. Nous voulons tout simplement qu'on améliore les pensions versées aux plus âgés et les experts nous ont dit qu'il y avait un surplus dans le fonds du CN. Nous avons souligné ici que les états financiers indiquent que c'est vrai, bien que nous ne soyons pas experts en la matière. Ce qu'il convient de faire maintenant, et c'est pour cela que nous demandons l'aide du Comité, c'est de demander aux experts si cette allégation est vraie? Ce qu'on nous a dit est-il vrai ou non?

M. Benjamin: D'accord.

M. Worraker: Nous ne demandons pas de montant bien précis. Nous voulons que vous interrogez ces trois personnes que j'ai mentionnées, et qui viennent de la conférence nationale sur les pensions, du Conseil des pensions de l'Ontario, et de la *Pension Management Association*. Leurs experts ont tous dit qu'il y avait surplus dans la caisse de pensions privée, et que cet argent pourrait être utilisé, en partie ou en entier, pour augmenter les pensions. Selon nous, la caisse de pensions du CN contient des fonds en excédent.

Mr. Benjamin: Très bien, monsieur Worraker, nous avons tous les chiffres et nous avons vos mémoires.

M. Worraker: Oui.

Mr. Benjamin: Pouvez-vous dire au Comité combien des retraités qui ont travaillé au CN obtiennent moins de \$25 par mois ou moins de \$100 par mois? Je voudrais maintenant qu'on parle de l'aspect humanitaire, oubliant pour un instant les chiffres et les tableaux.

Mr. Worraker: Je vais les simplifier pour vous. Le Comité pourra peut-être obtenir une réponse à une question que nous avons posée en vain. Il faudrait savoir combien de membres du Régime de pensions du CN obtiennent actuellement le supplément du revenu garanti. Vous auriez la réponse à votre question, si vous pouvez obtenir ces chiffres.

Mr. Benjamin: Vous n'avez pas effectué d'étude à ce sujet?

M. Worraker: Nous n'avons pas accès à ce genre de renseignements.

Mr. Benjamin: D'accord. Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Chester. Il représente des employés d'une autre compagnie de chemins de fer, et je me rends compte que nous ne sommes pas habilités à étudier la situation du CP. Pourrait-il nous dire quel est le montant mensuel versé à ceux qu'il représente? A-t-il des chiffres précis, est-ce moins

[Texte]

pensioners whom you represent, Mr. Chester, in a similar boat in the pension plan for another organization as the CNR pensioners are?

Mr. James G. Chester (Assistant Manager, Canadian Railways Employees' Pension Association): Yes they are, Mr. Chairman, and worse.

Mr. Benjamin: Do you have any figures?

Mr. Chester: I do not have any figures, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: All right.

Mr. Chairman, may I ask Mr. Chester, the position of the people whom you represent, how is it relatively compared to the CNR pensioners? Is there much of a difference, either as an average, or . . .

• 2115

Mr. Chester: Mr. Chairman, the CPR pensioners have been treated differently from CN employees, in that the CN employees—retired employees—have received from time to time ad hoc adjustments in their pensions. We have not received anything of that nature.

Mr. Benjamin: May I ask Mr. Worraker or Mr. White, the executive officers and management people of Canadian National—do they contribute to the same pension plan? If they do, is it the same amount? Do they get any extra consideration? Or, do they contribute to some other kind of a pension plan? Is it voted by executive decision or by the board of directors? Or, are they involved in this pension plan? I am talking about the top management of Canadian National.

Mr. Worraker: Are you asking me that question?

Mr. Benjamin: Either one—any of you.

Mr. Worraker: Well, we cannot both answer. Just tell us who you want the answer from. If you want it from me, I would be glad to tell you.

Mr. Benjamin: Go ahead.

Mr. Worraker: As far as I know, the CN pension fund applies to all employees—from management down. I do not know of any other pension plan in CN, other than the CN pension fund.

Mr. Benjamin: You are not aware if the board of directors vote any additional amounts for a retiring officer?

Mr. Worraker: Not added to the CN pension. If they have some other kind of a fund which is granted to senior management on retirement, I do not know anything about it.

The Vice-Chairman: Last question. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The CN annual report says that they contributed \$185 million to the pension trust fund in 1981.

Mr. Worraker: Right.

[Traduction]

de \$25, moins de \$100? Les retraités que vous représentez se trouvent-ils dans la même situation que ceux du CN?

M. James G. Chester (directeur adjoint, Canadian Railways Employees' Pension Association): Oui, et même dans une situation pire.

M. Benjamin: Avez-vous des chiffres?

M. Chester: Je n'en ai pas, monsieur le président.

M. Benjamin: Très bien.

Monsieur le président, puis-je demander à M. Chester quelle est la situation des gens qu'il représente par comparaison à celle des retraités du CN? Y a-t-il une bien grande différence, en moyenne ou . . .

M. Chester: Monsieur le président, les retraités du CP sont traités différemment des employés du CN. Les retraités du CN ont vu leur pension rajustée de temps à autre. Ce n'est pas notre cas.

M. Benjamin: Puis-je demander à M. Worraker ou à M. White, si les administrateurs et les directeurs du CN contribuent aux mêmes fonds de pension? Le cas échéant, est-ce le même montant ou ont-ils un supplément? Dans la négative, contribuent-ils à un autre régime de pension? Leur pension fait-elle l'objet d'un vote au conseil d'administration, ou d'une décision administrative? Participent-ils à ce régime de pension? Je veux parler de la haute direction du CN.

M. Worraker: Est-ce que vous me posez la question?

M. Benjamin: A l'un ou l'autre.

M. Worraker: Nous ne pouvons pas répondre tous les deux. Dites-nous à qui vous posez la question. Si vous voulez que je réponde, je serai heureux de le faire?

M. Benjamin: Allez-y.

M. Worraker: A ma connaissance, le régime de pension du CN touche tous les employés, de la haute direction au plus petit employé. Je ne crois pas qu'il y ait d'autres régimes de pension au CN.

M. Benjamin: Vous ne savez pas si le conseil d'administration approuve un supplément pour les administrateurs qui prennent leur retraite?

M. Worraker: Pas de supplément à la pension du CN. S'il y a une autre caisse prévue pour la haute direction, je n'en ai jamais entendu parler.

Le vice-président: Votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Dans son rapport annuel, le CN dit qu'il a contribué 185 millions de dollars à la caisse fiduciaire de pension en 1981.

M. Worraker: Oui.

[Text]

Mr. Benjamin: Do you know how much of that was current contribution, matching employee's contributions for 1981? How much of it was on payments on the principal to existing pensioners? And, how much of it was interest owed on the unfunded liability in the pension fund?

Mr. Worraker: You have a number of questions there.

Mr. Benjamin: Well, if you want to do it one at a time. If the \$185 million which CN States in their 1981 report is correct, how much of it was current contributions, matching the employees' contributions, in 1981.

Mr. Worraker: There again you would have to separate what they have put out in dollars and what they have put out in increasing their unfunded liability to cover these amounts.

Now, there again, this is where you need your experts. We are not privy to all this information. But, you are mentioning about equalising—or paying in equal. You are looking at the 1935 plan which into business in 1935. And, in that plan the employees could pay into it, at the start, five per cent—they could pay up to 10 per cent, I think—and the company would match it up to five per cent. And then, when they retired on that plan, their money, plus the interest earned on it, would purchase an annuity. Now, that plan was closed to new members in 1959, when the 1959 plan came into effect.

When the 1959 plan came into effect, 35 members could transfer into the fund—

Mr. Benjamin: No, I am sorry, Mr. Worraker—

Mr. Worraker: He has no doubt gotten something shared.

Mr. Benjamin: That is not what I am talking about. I am talking about the amount of money that CN claim they paid in last year—\$185 million.

Mr. Worraker: What did they pay it in for?

Mr. Benjamin: Yes. That is what I am trying to find out. I am wondering if you know.

Mr. Worraker: They do not match pensions. They do not match pensions in the 1959 plan. In the 1959 plan, as far as the company and the employees are concerned, the employees pay 6.5 per cent from their salary. Canadian National, in their funding program, if at any month the amount of money in the fund is not sufficient to meet pensions, has to make it up.

Mr. Benjamin: Well, then, as far as you know, the \$79 million the employees contributed last year was not equalled by the company in a direct, cash contribution?

Mr. Worraker: The company, in the 1959 plan, which is the main plan, does not match contributions. As I said before, the employees pay into the plan six per cent—6.5 per cent—from their salaries and wages.

Mr. Benjamin: Yes, I know. But did they put the money in last year?

[Translation]

M. Benjamin: Savez-vous quelle partie de ce montant était la contribution courante, c'est-à-dire celle qui correspond à la contribution des employés en 1981? Quelle proportion représentait le paiement du principal qui revenait aux retraités? Quelle proportion de ce montant constituaient les intérêts dûs sur un passif non financé de la caisse de pension?

M. Worraker: Vous avez posé plusieurs questions.

M. Benjamin: Répondez-y une à la fois. Si nos chiffres de 180 millions sont exacts, quelle proportion de ce montant représentent les contributions courantes correspondantes aux contributions des employés 1981?

M. Worraker: Ici encore, il faut faire la distinction entre la contribution en dollars et la contribution apportée en augmentant le passif non financé.

Il serait nécessaire d'avoir des experts. Nous n'avons pas accès à tous ces renseignements. Vous avez parlé des contributions équivalentes. Vous voulez parler du régime qui a été adopté en 1935. En vertu de ce régime, les employés pouvaient verser à leur fonds de pension de 5 à 10 p. 100 de leur salaire, et la compagnie était tenue de verser une contribution équivalente au 5 p. 100. Lorsque l'employé prenait sa retraite, l'argent investi plus les intérêts accumulés servaient à acheter une rente. Lorsque le régime de 1959 a été mis en vigueur, les nouveaux membres n'ont pu participer à l'ancien régime.

En 1959, 35 membres pouvaient transférer leurs fonds . . .

M. Benjamin: Excusez-moi, monsieur Worraker . . .

M. Worraker: Il y avait certainement quelque chose de partagé.

M. Benjamin: Ce n'est pas de cela que je veux parler. Je veux parler de l'argent que le CN dit avoir versé l'an dernier, les 185 millions de dollars.

M. Worraker: A quel titre les a-t-il versés?

M. Benjamin: Justement. C'est ce que j'essaie de savoir. Je me demandais si vous le saviez.

M. Worraker: Ils ne font pas de contributions équivalentes, du moins pas en ce qui concerne le régime de 1959. En vertu de ce régime, les employés doivent verser 6.5 p. 100 de leur salaire, tandis que le CN n'a qu'à combler la différence, lorsque les fonds ne sont pas suffisants pour payer les retraités.

M. Benjamin: A votre connaissance, la société n'a pas versé de contributions équivalentes aux 79 millions de dollars que les employés ont versés l'an dernier?

M. Worraker: Aux termes du régime de 1959, qui est le principal, la société n'est pas tenue de verser des contributions équivalentes. Comme je l'ai dit tout à l'heure, les employés doivent verser 6.5 p. 100 de leur salaire au fonds de pension.

[Texte]

Mr. Worraker: Who?

Mr. Benjamin: The CNR?

Mr. Worraker: For what?

Mr. Benjamin: Did they put \$79 million in equalling what the employees put in?

Mr. Worraker: No. They do not match the pension.

Mr. Benjamin: Okay. That is what I wanted to know.

Mr. Worraker: It is not their role to match the pension.

Mr. Benjamin: That is what I wanted to know.

Mr. Worraker: Their role is to provide the funding, the guarantee.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Worraker: As I said before, their first role is this: If in any month the funds cannot produce enough money to pay pensions, then the railways make up the difference. Over the years, a number of times they have had to do that. This is part of the deal.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Worraker.

Before I recognize Mr. Harquail, Mr. White, I think you have something to add.

Mr. White: Thank you, Mr. Chairman. I would like to say that, in 1981, the Canadian National Railways contributed \$181,717,000, of which \$174,235 was paid in interest and \$7,482,000 was applied to the reduction of principle. That comes out of the annual report which is right here.

Mr. Benjamin: And the rest is for current contributions?

Mr. White: The rest was interest.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. As the first intervener on behalf of the government side, I want to welcome very much Mr. Worraker and his group on behalf of the National Council of CN Pensioners Associations Incorporated, and also Mr. White of the Canadian Railways Employees' Pension Association.

I too want to associate myself with what Mr. Nowlan had to say about what exactly it is that you want this committee to do on your behalf. Since the officials of Canadian National will be here Thursday of this week, Mr. Chairman, it seems to me that we should send an order or request from this committee, to the President and the officials of the CN, to clarify the discrepancy that been brought out by Mr. White this evening once and for all.

After all, it has been clearly indicated in the evidence brought to this committee that this question has gone on for some time and that there has been no satisfactory resolution to it. The figures are certainly substantial enough that, I am sure, if it were the other way around, if pensioners owed the money

[Traduction]

M. Worraker: Qui?

M. Benjamin: Le CN.

M. Worraker: A quel titre?

M. Benjamin: N'a-t-elle pas versé une contribution de 79 millions de dollars équivalente à celle des employés?

M. Worraker: Non.

M. Benjamin: D'accord. C'est ce que je voulais savoir.

M. Worraker: Elle n'est pas tenue de faire une contribution équivalente.

M. Benjamin: C'est ce que je voulais savoir.

M. Worraker: Elle est tout simplement tenue de fournir assez de fonds, elle fournit une garantie.

M. Benjamin: Oui.

M. Worraker: Comme je l'ai dit tout à l'heure, son rôle est surtout de combler la différence s'il n'y a pas assez de fonds pour payer les pensions. Il est arrivé qu'elle ait eu à le faire un certain nombre de fois, au fil des années. Cela fait partie de l'entente.

Le vice-président: Merci, monsieur Worraker.

Avant de donner la parole à M. Harquail, monsieur White, je crois que vous voulez ajouter quelque chose.

M. White: Merci, monsieur le président. En 1981, le CN a contribué \$181,717,000, dont \$174,235 ont été versés au titre de l'intérêt et \$7,482,000 en remboursement du capital. Je tire ces chiffres du rapport annuel que nous avons ici.

M. Benjamin: Le reste servait aux contributions courantes?

M. White: Le reste servait à payer les intérêts.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Comme premier porte-parole du gouvernement, je souhaite la bienvenue à M. Worraker et aux représentants du *National Council of CN Pensioners Associations Incorporated*, ainsi qu'à M. White de la *Canadian Railway Employees' Pension Association*.

Je veux également m'associer à ce que M. Nowlan a dit au sujet des mesures que le comité devrait prendre selon vous. Comme les représentants du CN comparaîtront jeudi, il me semble que le comité devrait demander au président et aux fonctionnaires du CN d'expliquer une fois pour toutes l'écart qu'a souligné M. White ce soir.

D'après les témoignages que nous avons entendus, il est clair que cette question appelle une solution qui se fait attendre depuis longtemps. Les chiffres sont après tout très importants. Je suis certain que si la situation était inversée, et que ce soit les retraités qui doivent de l'argent à la société, ce problème serait résolu très rapidement.

[Text]

to the corporation, there would soon be a clarification of the alleged complexity.

So I believe, from what I have heard and read, that the matter has been delayed for as long as it should be—if it should be delayed at all—and that, if we can agree on this, through this committee, from today and on to Thursday, and if they are prepared to speak to it, we should request the headquarters and the President and his officials to prepare a statement and a reply as to their official position on the question brought forward before the committee by Mr. White.

The Vice-Chairman: Before I deal with that request—and before I recognize both Mr. Forrestall and Mr. Benjamin—I would like to ask a question of the witnesses, just for a point of clarification. Did you provide the CN with copies of your submission to this committee?

Mr. Worraker: I have supplied them. They have them.

The Vice-Chairman: Mr. White, have you done the same?

Mr. White: Yes, I have done so.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: If I could deal with Mr. Harquail's intervention—

The Vice-Chairman: Sure.

Mr. Forrestall: —not to interfere with his time to explore questions, it would have been my intention to formalize Mr. Harquail's comments more by serving notice, since we do not at this time have a quorum. I would move something to this effect: that this committee seek in its report to Parliament on the annual report of the Canadian National Railways in the year 1981, stand referred to us, a reference from the House to this committee enabling and causing a thorough review of the Canadian National pension fund, together with pensions currently in costs paid, together with the necessary authority to call witnesses, to require information, engage counsel to report back not later than December 31, 1982, together with pertinent recommendations. I make that interjection now to see if that serves, if we have a common ground, with respect to getting at what I in fact understand as the needs of the witnesses before us.

• 2125

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Nowlan: I just wonder about some thing, though, on the same point of order. Mr. Forrestall, we discussed, as we heard the witnesses, that it would be, we think, appropriate, when there are sufficient numbers and when we can formally vote on such a motion, to ask for a specific reference. I think that is what we should do, and then we could debate that at some time when we do have present the full number of members necessary for a vote.

But that does not pre-empt or suggest what Mr. Harquail mentioned, because I know that when Dr. Le Clair comes on

[Translation]

D'après ce que j'ai lu et entendu, cette situation ne peut plus durer. Je crois donc que le comité devrait demander au président et à ses collègues de nous préciser la position officielle du CN sur cette question qui a été portée à l'attention du comité par M. White.

Le vice-président: Avant d'étudier cette question et de donner la parole à M. Forrestall et à M. Benjamin, je voudrais poser une question aux témoins, afin d'obtenir des éclaircissements. Avez-vous envoyé des exemplaires de votre mémoire au comité au CN?

M. Worraker: Oui. Il les a reçus.

Le vice-président: Monsieur White, avez-vous fait de même?

M. White: Oui.

Le vice-président: Merci.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Pour en revenir à l'intervention de M. Harquail . . .

Le vice-président: Certainement.

M. Forrestall: . . . sans m'arroger le temps qui lui est alloué pour poser des questions, il me semble plus approprié d'envoyer un avis, puisque nous n'avons pas le quorum pour le moment. Je proposerais donc la motion suivante: que dans son rapport au Parlement sur le rapport annuel de la Société nationale des chemins de fer pour l'exercice financier 1981, le comité demande à la Chambre un Ordre de renvoi l'autorisant à étudier la caisse de retraite du CN ainsi que les pensions versées actuellement, et l'autorisant à convoquer des témoins, à exiger des renseignements, et à retenir les services d'un conseiller, afin de soumettre son rapport et les recommandations pertinentes au plus tard le 31 mars 1982. J'interviens à ce moment-ci pour voir si, au cas où nous aurions un terrain d'entente, nous ne parviendrions pas à comprendre les besoins des témoins qui comparaissent devant nous.

Merci, monsieur le président.

Mr. Nowlan: Dans le cadre du même rappel au Règlement, je viens de penser à quelque chose. Dans le courant de notre conversation et de l'audition de nos témoins, nous avons dit, monsieur Forrestall qu'il serait opportun de demander un mandat précis à condition que nous ayons le quorum nécessaire pour un scrutin officiel. C'est ce que nous devrions faire je crois, après quoi nous pourrions en débattre au moment où nous avons le quorum.

Cela indépendamment d'ailleurs de ce qu'a dit M. Harquail, car je sais que lorsque nous entendrons M. LeClair jeudi, et je

[Texte]

Thursday—and I am glad to see the ever-present representative of the CN here, gracing this hall of the railway committee room, as he does so well—there are quite a few members who are going to have very particular points on which to deal with the CN, be it Sysco and rails, development plans in the west, our friend Mr. Turner, and so many. But I think that it would help if we could ask the officials at CN to address their minds to this brief and, in a page or two, in effect give a rebuttal, so that we can sort out the wheat from the chaff.

I am not saying that there is wheat or chaff here tonight, but there is a lot of facts and statistics and, quite frankly, comprehensive tables that I personally do not understand. I would like to have the opportunity, without taking a lot of time with Dr. Le Clair, in trying to find out where the differences are, in effect to have a formal statement of rebuttal. I think it would help the committee.

The Vice-Chairman: Yes. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I too want to serve notice, when we have a quorum and whether we start at the steering committee or the whole committee, firstly that the committee recommend that the organizations that appeared today have their expenses paid, including the cost of the expenses of the brief that Mr. White has. This cost them at least \$800, and they do not have any money. They have come down here on the basis of \$5 or \$10 from each of the pensioners. I am serving notice of that now.

Secondly, Mr. Chairman, I would urge the committee, all of us, as well as the steering committee, to ask the government for an order of reference to do what we did in 1969 and 1970. Mr. Forrestall, Mr. Turner and, I think, Mr. Nowlan went through this. We got 2 per cent per year retroactive for 20 years, and it was unanimously adopted by all parties and by the House of Commons. CN refused to do it. So we filibustered a CNR financing bill, members from all parties, until CN did it. Then CPR had to do it. It seems to me that we are in the same situation again ten years later. So I think that this committee should consider asking the government for that kind of a term of reference, so that we can hold further hearings.

Thirdly, on Thursday, we should have an actuary, who has gone over these gentlemen's briefs, be prepared to provide this committee with his opinion on those briefs, so that we can produce better questions to the management and the officers of Canadian National.

The Vice-Chairman: Before I recognise Mr. Harquail, there are three different points.

[Traduction]

suis toujours très heureux de le voir ici même représenter comme toujours le CN comme il le fait si bien dans cette salle même qui est celle du comité des Chemins de fer—certains d'entre nous auront des points très précis à évoquer à propos précisément du CN, qu'il s'agisse de la Sysco et des rails, des plans d'expansion dans l'Ouest, de notre bon ami M. Turner et j'en passe. Toutefois, il serait utile dirais-je que nous puissions demander aux représentants du CN de penser à ce mémoire et de nous fournir par écrit une réfutation en une ou deux pages, afin que nous puissions en quelque sorte séparer le bon grain de l'ivraie.

Je ne veux pas dire pour autant que nous ayons ce soir du bon grain ou de l'ivraie, mais il n'en reste pas moins que les faits et les chiffres abondent et, en toute franchise, il y a des tableaux que je n'arrive pas à comprendre. Sans vouloir trop mobiliser M. LeClair, j'aimerais néanmoins essayer de repérer les différences et, à cette fin, j'aimerais beaucoup avoir une réfutation ce qui, à mes yeux, serait extrêmement précieux pour le comité.

Le vice-président: D'accord. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je tiens aussi à signaler, monsieur le président, que, lorsque nous aurons le quorum, et que nous commencerons nos travaux en comité directeur ou en comité plénier, le comité recommande le remboursement des frais de déplacement des organismes qui comparaissent devant nous, et j'entends par là également les frais inhérents aux mémoires de M. White. Ce mémoire revient au moins à \$800, et le groupe en question est totalement démunie. Ces gens sont venus comparaître devant nous moyennant une quote-part de \$5 ou \$10 de chacun des pensionnés. Voilà ce que je voulais officiellement mentionner.

En second lieu, monsieur le président, je demande instamment à tous les membres du comité de même qu'au comité directeur, de prier le gouvernement de nous mandater, comme il l'avait fait en 1970. M. Forrestall, M. Turner et M. Nowlan aussi je crois faisaient partie du comité à l'époque. Nous avions obtenu une augmentation annuelle de 2 p. 100 rétroactive pendant 20 ans, et cette augmentation avait été adoptée à l'unanimité par tous les partis et par la Chambre. Pourtant, le CN avait dit non. Nous avions dès lors retardé le passage d'un projet de loi sur le financement du CNR, à l'unanimité d'ailleurs, jusqu'à ce que le CN cède. Il en avait été de même pour le CP. Il me semble dès lors que nous sommes exactement dans la même situation qu'il y a dix ans. Le comité devrait donc à mes yeux demander au gouvernement un mandat identique afin que nous puissions organiser des audiences à ce sujet.

En troisième lieu, nous devrions faire en sorte que jeudi, nous puissions compter sur les services d'un actuaria qui aurait lu les mémoires de ces messieurs et qui nous donnerait son avis à ce sujet de sorte que nous puissions poser des questions plus pertinentes aux représentants de la direction du Canadien National.

Le vice-président: Avant de donner la parole à M. Harquail, j'aimerais signaler les trois points soulevés.

[Text]

First of all, there is the request from Mr. Harquail, which is not a motion, that CN be prepared to deal next Thursday with the issues raised tonight. The witnesses have told us that they have provided copies of their briefs to CN. CN's representative is here. I would be more than surprised if CN would dare come to this committee on Thursday and tell us that they have had no previous notice, since they have had the briefs since their request. I expect CN to be here and to be in a position to answer questions from members. That is all we can do on this.

An hon. Member: Hear, hear!

The Vice-Chairman: In relation to the motion of Mr. Forrestall, which basically goes one way, and your motion, Mr. Benjamin, which goes another, let me deal with Mr. Forrestall's motion first. We do not have a quorum yet, and I would certainly entertain such a motion when we have a quorum. I see nothing wrong, basically, with the committee's making that type of recommendation. I think it is well within its powers. However, Mr. Benjamin, in relation to your motion, we do not have power today to hire people from outside because we would need a reference from the House. What we do have, however, is research staff at the Library of Parliament. I do not know if there is an actuary there on staff who could go through the figures provided to us. But my small knowledge of pensions and banking and whatever tells me that it would be very difficult for any actuary to provide within 24 hours a suitable study to enable us really to do the job that we would like to do. Hence, what I would like us to do basically is to adopt some sort of motion similar to that raised by Mr. Benjamin whereby we can seek a reference. Within that reference then we will be able to hire all the expert witnesses we may need. We would not have only 24 hours to deal with this, and we would be able to do what we would want.

• 2130

Mr. Benjamin: Right on.

The Vice-Chairman: I suggest that, if it is agreeable to you. In terms of cost, if the committee wishes, I think we could make a statement to the House to that effect.

Mr. Benjamin: Yes. I move that we recommend that, Mr. Chairman, on the expenses.

The Vice-Chairman: Yes. Okay. Since we are dealing with the annual report of CN for 1980-1981. We do not have to deal with that specifically tonight; we can deal with it Thursday morning when I expect that we will have a quorum. We cannot get a quorum tonight.

Mr. Benjamin: All right.

The Vice-Chairman: But we will have to continue this evening. There is that advantage in having the Whip on this committee. So with this understanding, can we continue with the questioning? Mr. Harquail.

[Translation]

Tout d'abord, M. Harquail demande, il ne s'agit pas d'une motion, que le CN comparaisse jeudi prochain pour discuter des questions qui ont été évoquées ce soir. Les témoins nous ont dit qu'ils avaient fait tenir copie de leur mémoire au CN. Leur représentant du CN est présent et je serais extrêmement étonné que le CN ose se présenter devant nous jeudi en soutenant qu'il n'a pas été informé de la chose puisqu'il a eu connaissance des mémoires. J'ose espérer que le CN se présentera devant nous prêt à répondre aux questions des membres du comité. Nous ne pouvons en faire plus pour l'instant.

Une voix: Bravo!

Le vice-président: En ce qui concerne les motions de M. Forrestall et de M. Benjamin, qui sont contradictoires, je commencerais par la première. Nous n'avons pas encore le quorum, je suis tout disposé à recevoir une motion quand nous l'aurons. Je ne vois personnellement aucune raison qui empêcherait le comité de formuler une recommandation de ce genre. Une telle recommandation est sans nul doute dans nos attributions. Toutefois, monsieur Benjamin, pour ce qui est de la vôtre, nous ne sommes pas pour l'instant mandatés pour recruter du personnel de l'extérieur, en ce sens qu'il nous faudrait, à cette fin, un ordre de renvoi de la Chambre. Nous pouvons toutefois compter sur les agents de recherche de la Bibliothèque du Parlement. Je ne sais pas si la bibliothèque compte un actuaire qui pourrait analyser les chiffres qui nous ont été communiqués. Toutefois, le peu que je sais des pensions et des banques me porte à croire qu'il serait très difficile, même à un actuaire, d'arriver en 24 heures à une étude suffisamment précise pour que nous puissions faire ce que nous aimerais faire. Dès lors, je préférerais que nous adoptions une motion semblable à celle qu'a présentée M. Benjamin, de manière à pouvoir obtenir un ordre de renvoi. A ce moment, nous pourrions engager tous les experts dont nous aurions besoin et nous aurions bien plus de 24 heures pour arriver aux résultats que nous souhaitons.

M. Benjamin: Dans le mille.

Le vice-président: Voilà ce que je propose si vous êtes d'accord. Pour ce qui est maintenant de la question des frais de déplacement, nous pourrions le signaler à la Chambre si le Comité le souhaite.

M. Benjamin: En effet, monsieur le président, et je propose que nous recommandions le remboursement des frais de déplacement.

Le vice-président: D'accord. Puisque nous sommes saisis du rapport annuel du CN pour l'exercice 1980-1981, nous ne sommes pas tenus d'en parler explicitement ce soir; nous pourrions le faire jeudi matin, lorsque nous aurons le quorum, quorum que nous n'aurons pas ce soir.

M. Benjamin: Parfait.

Le vice-président: Toutefois, nous devons poursuivre la séance de ce soir. C'est toujours une bonne chose que nous ayons le whip. Cela étant dès lors bien entendu, pouvons-nous poursuivre avec nos questions? Monsieur Harquail.

[Texte]

Mr. Harquail: Well, I am not concerned Mr. Chairman, as to whether I take it as my right to speak to the questions that have been put on the points of order, or whether I speak in terms of the time allotted to me in my questioning. It does not make any difference. I raise that point.

The Vice-Chairman: Go ahead.

Mr. Harquail: I have no difficulty with what Mr. Forrestall and Mr. Nowlan had to say, and dealing with Mr. Benjamin first, I also have no difficulty with paying the expenses. We do it for many witnesses; I think the tradition is there, and I agree with that. But that can be dealt with at another time. It is on the record now, and it is just a matter of having a quorum.

On the question of his indication for an order of reference to increase pensions, I have some difficulty, because that is entirely another matter. He has introduced a whole new ground there which can be affected by questions of finance and the procedures of the orders of legislation—

The Vice-Chairman: Except that, with due respect to Mr. Benjamin, I understood that if that should be the conclusion after study with an actuary, then it might be just like in 1969. But you are pre-supposing. I do not want to presuppose any conclusion of the committee.

Mr. Harquail: That is right. Mr. Chairman, that is my difficulty with that.

The Vice-Chairman: Okay.

Mr. Harquail: So I have no trouble with paying the expenses. I have some difficulty with his indication of his wishes to have a reference with respect to increases of pension. We had another suggestion about the actuary earlier this evening. That is another matter the committee will deal with when it has a quorum for a vote; that is whether or not we will want to agree on the engaging of an actuary to look at this whole question.

Then we had the other proposal offered by Mr. Forrestall which had to do with a request to the House for a reference, a specific reference to do other things and to report back in December 1982. Then we went all the way back to what I had originally asked for, which was with respect to the allegation made by Mr. White this evening when he quoted \$800 million, approximately, that he says has been utilized for other purposes by the federal . . . or has been taken out of their funds.

Mr. White: I did not say that.

Mr. Harquail: Let me just stop here for a moment then Mr. Chairman and, through you, to ask Mr. White to repeat the allegation about the approximate \$800 million that he says has not been returned to them or, if you agree with this terminology, has been misappropriated by Canadian National Railways towards the funds that you feel otherwise should be in your pension fund.

[Traduction]

M. Harquail: Je tiens simplement à signaler, monsieur le président, que peu m'importe que j'intervienne, comme j'ai le droit de le faire, à propos des questions relatives au rappel au Règlement, ou dans le cadre de mon tour de questions.

Le vice-président: Allez-y.

M. Harquail: Je comprends parfaitement ce que M. Forrestall et M. Nowlan avaient à dire, et, pour répondre en premier lieu à M. Benjamin, je conçois parfaitement que nous remboursions les frais de déplacement des témoins. Nous le faisons d'ailleurs assez souvent. C'est une tradition avec laquelle je suis tout à fait d'accord. Toutefois, nous pourrions fort bien en parler à un autre moment. Nous avons signalé la chose, et il nous suffit dès lors d'avoir le quorum.

Pour ce qui est du mandat relatif à l'augmentation des pensions, je ne suis pas tout à fait d'accord, parce que c'est une question entièrement différente. Il a en effet levé un lièvre très différent, et c'est un problème qui pourrait dépendre des aspects financiers et des éléments de procédure des préséances législatives . . .

Le vice-président: Si ce n'est qu'avec tout le respect que je dois à M. Benjamin, si c'est la conclusion qui se dégage de l'étude que nous allons effectuer avec un actuaire, nous pourrions fort bien en revenir à la situation de 1969. Vous formulez toutefois des conclusions un peu hâtives, et je ne voudrais pas préjuger des conclusions que formulera le Comité.

M. Harquail: Et vous avez raison, monsieur le président; c'est d'ailleurs là le problème que je perçois.

Le vice-président: D'accord.

M. Harquail: La question des frais de déplacement ne constitue pas pour moi un problème. Par contre, lorsqu'il s'agit d'obtenir un ordre de renvoi relatif aux pensions, comme c'est son voeu, je suis moins d'accord. Nous avons également parlé ce soir de la possibilité de retenir les services d'un actuaire pour étudier toute cette question et, ici encore, c'est une question qui devra être tranchée par le Comité lorsque nous aurons le quorum.

Ensuite, il y eut la proposition de M. Forrestall, qui demandait, pour toute autre chose, un ordre de renvoi bien précis de la Chambre, suite auquel nous ferions rapport en décembre 1982. Ensuite, nous en sommes revenus à ce que j'avais demandé au départ, à propos des allégations que nous a formulées ce soir M. White lorsqu'il a parlé de 800 millions de dollars environ, somme qui, selon lui, aurait été utilisée à d'autres fins par le gouvernement fédéral . . . ou du moins qui leur aurait été retirée.

M. White: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Harquail: Permettez-moi de m'interrompre un instant, monsieur le président, pour redemander à M. White de nous répéter ce qu'il a à dire à propos de cette somme approximative de 800 millions de dollars qui, selon lui, ne leur a pas été rendue ou qui, si vous êtes d'accord avec l'expression, a été utilisée à mauvais escient par les Chemins de fer nationaux, au lieu d'être versée à votre caisse de pensions.

[Text]

Mr. White: I am sorry if there has been any misunderstanding on that. I said that the contributions by the company and investment income together, less the pensions paid, left an amount in the fund of \$809 million. And that is the amount which would have been there if CNR had not made any contributions whatsoever. But all that money has gone into the fund and remained there, and CNR is the trustee. That is what it would have been if they did not have to pay.

• 2135

On the next page, Exhibit M, it shows the same figures plus the contributions by Canadian National Railways. For the past 22 years, those contributions by CNR—I do not have the totals—mean that the total revenue, minus the total pensions, has left a surplus in the fund. It is all there. It is in the custody of CNR and they have not taken 5 cents, but the balance in the fund is \$2,519 million. That is how much money CNR has surplus to the amount they have been required to pay out in pensions for the last 22 years. That is not profit, but it is a very substantial sum of money. It is my belief that Canadian National Railways is making more money out of the pension fund than they are out of the operation of their whole railway system.

Mr. Harquail: Okay.

The Vice-Chairman: I see we have a quorum. I would like to deal with the motions now, to liberate the members who came to satisfy the quorum. We will deal with all the voting matters.

Mr. Harquail, I think the point that you raised is not a motion. You are basically giving notice to CN that you would like them to be ready to deal with the questions raised by the briefs of our witnesses tonight. I think, by the presence of the CN representative tonight and the fact that the briefs are in the hands of CN, CN is so served.

Mr. Harquail: You are quite correct. Just for clarification, we are in agreement, then, without having a necessary motion or anything of that kind, but we are in agreement on this committee. We do agree on this, that with respect to the \$809 million referred to by Mr. White, they will come prepared to answer this specific question—

The Vice-Chairman: Precisely.

Mr. Harquail: —on Thursday of this week.

The Vice-Chairman: To answer the total brief, Mr. Harquail, and in particular that one.

Mr. Harquail: That is right.

[Translation]

M. White: Je suis désolé que vous m'ayez mal compris. J'ai dit que la différence entre les cotisations versées par la compagnie et les revenus d'investissement, d'une part, et le total des pensions versées, d'autre part, donnait à la caisse de pensions un solde créditeur de 809 millions de dollars. C'est ce solde qui aurait dû figurer aux livres si le CN n'avait pas cotisé du tout. Toutefois, tout l'argent a été versé à la caisse et y est resté, le CN en étant le fiduciaire. C'est la somme qui aurait dû être portée aux livres si le CN n'avait pas dû cotiser.

A la page suivante, la pièce M montre les mêmes chiffres, en plus des contributions de la Société des chemins de fer nationaux. Au cours des 22 dernières années, ces contributions des Chemins de fer nationaux—je n'ai pas les totaux à portée de la main—ont fait que le revenu total, moins le total des pensions de retraite, laissait un surplus dans le fonds. Les chiffres sont là. Ce fonds est la responsabilité des Chemins de fer nationaux, qui n'ont jamais pris même 5 cents. Mais le solde du fonds s'élève à 2,519 millions de dollars. C'est le montant dont disposent les Chemins de fer nationaux après avoir versé les pensions de retraite ces 22 dernières années. Ce n'est pas un profit, mais c'est quand même un montant d'argent assez considérable. A mon avis, les Chemins de fer nationaux font plus d'argent avec leur fonds de pension qu'avec tout leur réseau de chemins de fer.

Mr. Harquail: Très bien.

Le vice-président: Nous avons le quorum. J'aimerais que nous passions aux motions maintenant, pour libérer les membres du Comité qui sont venus faire le quorum. Nous traiterons maintenant de toutes les questions que nous devons mettre aux voix.

Monsieur Harquail, je pense que le point que vous avez soulevé n'est pas vraiment une motion. Vous voulez simplement que les Chemins de fer nationaux soient prêts à répondre aux questions soulevées dans les mémoires que nous ont soumis nos témoins ce soir. Comme nous avons parmi nous ce soir un représentant des Chemins de fer nationaux et comme ils ont ces mémoires en main, je pense que l'on peut considérer que la société a été prévenue.

Mr. Harquail: Vous avez raison. J'aimerais cependant que les choses soient bien claires. Nous sommes donc d'accord pour dire qu'il n'est pas nécessaire de déposer une motion en ce sens. Le Comité est d'accord. Cela veut donc dire que les représentants des Chemins de fer nationaux devront être prêts à répondre à cette question qu'a soulevée M. White au sujet des 809 millions de dollars . . .

Le vice-président: Exactement.

Mr. Harquail: . . . jeudi de cette semaine.

Le vice-président: Pour répondre au mémoire dans son ensemble, monsieur Harquail, mais plus particulièrement à cette question précise.

Mr. Harquail: C'est exact.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Turner, on that point.

Mr. Turner: Mr. Chairman, are we going to be able to do all this on Thursday?

The Vice-Chairman: No, not if we get the reference, that the second, Mr. Forrestall's motion is . . . I have a motion moved by Mr. Forrestall and seconded by Mr. Nowlan and Mr. Benjamin and Mr. Turner. I will read the motion:

That this committee seek, in its report to Parliament on the annual report of Canadian National Railways, 1980-81, a reference from the House to this committee enabling a thorough review of CN's pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to require information, engage counsel and report back not later than December 31, 1982.

Mr. Forrestall: And travel from place to place.

The Vice-Chairman: And—

Mr. Harquail: That is not what he had in his motion.

An hon. Member: Would you want to add here actuaries?

The Vice-Chairman: I will put "engage experts".

Mr. Turner: On a point of order, Mr. Chairman, we went through this exercise. Mr. Benjamin, we went all over southwestern Ontario. In fact, we went almost across Canada. We presented an unanimous report. The Hall report came out and said exactly the same thing we did. All we need is action. We do not need any more reports. We need action on the Hall report, and I think Mr. White will agree there was something in the Hall report that they were supposed to do something, I forget now, about the heritage fund. Did you ever hear of CNR doing anything about the heritage fund?

The Vice-Chairman: Mr. Turner, sorry, we have a motion here. I have taken note of the concerns around this committee and I will read it again.

Mr. Forrestall moved, seconded by Mr. Nowlan, Mr. Benjamin and Mr. Turner:

That this committee seek in its report to Parliament on the annual report of Canadian National Railways, a reference from the House to this committee enabling a thorough review of CN's pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to require information, to engage professional and technical advisors, and to travel within Canada and report back not later than December 31, 1982.

An hon. Member: Agreed.

Mr. Flis: On a point of order.

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur Turner, vous avez quelque chose à ajouter à cet égard?

M. Turner: Monsieur le président, est-ce que nous pourrons faire tout cela jeudi?

Le vice-président: Non, surtout si on nous renvoie cette deuxième motion, celle de M. Forrestall . . . J'ai sur la table une motion de M. Forrestall, appuyée par MM. Nowlan, Benjamin et Turner. Laissez-moi vous lire cette motion:

Que ce Comité demande, dans son rapport au Parlement sur le rapport annuel de 1980-1981 de la Société canadienne des Chemins de fer nationaux, un mandat de la Chambre l'autorisant à effectuer un examen approfondi du régime de retraite de cette société, ainsi que les pouvoirs nécessaires pour convoquer des témoins, obtenir les renseignements nécessaires, recruter des conseillers juridiques et faire rapport au plus tard le 31 décembre 1982.

M. Forrestall: Et de se déplacer.

Le vice-président: Et . . .

M. Harquail: Ce n'était pas dans sa motion.

Une voix: Est-ce que vous voulez ajouter des actuaires?

Le vice-président: Je vais mettre «embaucher les experts nécessaires».

M. Turner: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Nous en avons déjà discuté. Nous avons visité tout le sud-ouest de l'Ontario, monsieur Benjamin. En fait, nous avons presque traversé tout le pays. Nous avons fourni un rapport unanime. Le rapport Hall, qui a été publié, disait exactement la même chose que nous. Nous avons besoin que des mesures soient prises. Nous n'avons pas besoin de plus de rapports. Nous avons besoin que suite soit donnée au rapport Hall, et je pense que M. White doit savoir que le rapport Hall disait bien qu'ils devaient faire quelque chose, je ne sais plus exactement quoi, en ce qui concerne le fonds du patrimoine. Avez-vous déjà entendu quelque chose là-dessus, au sujet de mesures que les Chemins de fer nationaux devraient prendre au sujet du fonds du patrimoine?

Le vice-président: Excusez-moi, monsieur Turner, mais nous avons une motion sur la table. J'ai pris note des opinions des membres du Comité, et je vais relire cette motion.

Monsieur Forrestall propose, appuyé par MM. Nowlan, Benjamin et Turner:

Que ce Comité demande, dans son rapport au Parlement sur le rapport annuel de la Société canadienne des Chemins de fer nationaux, un mandat de la Chambre l'autorisant à effectuer une étude en profondeur du régime de retraite de cette société, ainsi que les pouvoirs nécessaires pour convoquer des témoins, recueillir les renseignements nécessaires, recruter des conseillers professionnels et techniques et se déplacer au Canada, et enfin, déposer son rapport au plus tard le 31 décembre 1982.

Une voix: Adopté.

M. Flis: Un rappel au Règlement.

[Text]

The Vice-Chairman: On a point of order.

Mr. Flis: As you know, Mr. Chairman, I very seldom speak in this committee because I feel I am here to listen and take advice to the minister and so on. In any dispute, I have learned that there are always two sides. It seems to me that, with CN appearing before this committee on Thursday, in all fairness, would this motion not be more in order after we have heard both sides—when the Chairman is here—and maybe a discussion in the steering committee and brought forward to the full committee? We have heard one side. We are giving through Mr. Harquail's request an opportunity for CN to rebut on Thursday and, after that, I would find that Mr. Forrestall's motion would be very much in order. But I think it is sort of pre-empting to hear one side come forth with a reference such as this. So as one voting member of this committee, I would have to vote against such a motion.

• 2140

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I would like to speak to that point where I think what we are doing in setting up the direction is, in fact, looking at both sides of the story and getting both sides. I do not think Thursday is going to change things. This is a complicated piece of work here. I think that what we are doing is going after both sides. I would be sorry to see you vote against this.

The Vice-Chairman: Mr. Turner has asked for the question, but I will recognize Mr. Benjamin who had notice as intended.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to say to Mr. Flis that we went through this before. We heard from the pensioners associations; we have heard from the CN and, by golly, that was the only time we got the CP in front of us and, then, we held the hearings. The reason for travelling the country was that these pensioners cannot afford to come to Ottawa. As a result of those hearings, we got them 2 per cent per year for 20 years back. We went through the exercise with CN management and the pensioners association in 1969. Mr. McDermid is perfectly right. We are not going to get to the bottom of all this tonight and on Thursday; we are going to have to go through a lot more stuff. I think it is appropriate that we make this request of the House for an order of reference.

Now if we get satisfaction from CN on Thursday, fine, we will not send the motion to the House. But I will bet you a dollar to a hole in the doughnut we are not going to get satisfaction from CN on Thursday.

The Vice-Chairman: Are you ready for the question? Mr. Parker has the floor.

Mr. Parker: I would like to ask for clarification if I might, Mr. Chairman. If this is passed and, if you are travelling the country, are you going to hear submissions from CP as well as CN? We are talking about railway pensions.

[Translation]

Le vice-président: Un rappel au Règlement.

M. Flis: Comme vous le savez, monsieur le président, il est très rare que je prenne la parole à ce Comité, car j'ai l'impression que mon rôle, ici, consiste à écouter et à conseiller le ministre. J'ai toujours cru que, en cas de conflit, la médaille a toujours deux côtés. Il me semble que, comme la Société canadienne des Chemins de fer nationaux témoigne devant ce Comité jeudi, en toute justice, il serait peut-être préférable de mettre cette motion aux voix après que nous aurons écouté les arguments des deux parties, en présence du président, et peut-être, ensuite, de soumettre la question au comité directeur et de la renvoyer ensuite au Comité plénier. Nous n'avons entendu qu'une des deux parties. La demande de M. Harquail donnera l'occasion au CN de riposter jeudi, après quoi la motion de M. Forrestall sera tout à fait acceptable. Mais il me semble que c'est un peu préjuger de la question que de n'entendre qu'une des deux parties avant l'adoption de cette motion. Donc, moi, je devrai voter contre cette motion.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Il me semble que le sens qu'on veut donner à cette motion permettrait justement d'étudier les deux côtés de la situation, et d'entendre des témoins des deux côtés. La séance de jeudi ne changera absolument rien. La question des pensions est très compliquée. A mon sens, grâce à cette motion, on pourrait étudier les deux côtés. Je trouverais regrettable que vous votiez contre cette motion.

Le vice-président: M. Turner a demandé le vote, mais je dois céder la parole à M. Benjamin d'abord.

M. Benjamin: Monsieur le président, je veux dire à M. Flis que nous avons déjà passé par cette filière. Nous avons entendu les associations de retraités; nous avons entendu le CN, et même, c'est la seule fois que nous avons pu entendre des témoignages du CP, et ensuite, nous avons tenu des audiences. Si l'on demande de voyager par tout le pays, c'est que les retraités ne peuvent pas se permettre de venir à Ottawa. A la suite de ces audiences, nous leur avons obtenu une augmentation de 2 p. 100 par année pour les 20 dernières années. Tout cela s'est passé en 1969. M. McDermid a tout à fait raison. Nous ne réglerons pas le problème ce soir, ni même jeudi; il faudra prendre le temps d'approfondir la question. A mon sens, donc, il est tout à fait juste de demander à la Chambre de nous accorder ce mandat.

Bien sûr, si on peut régler l'affaire avec le CN jeudi, nous ne ferons pas de demande à la Chambre. Mais je peux parier ce que vous voudrez que le CN ne nous donnera pas satisfaction jeudi.

Le vice-président: Êtes-vous prêts à voter? Monsieur Parker.

M. Parker: Je voudrais avoir un éclaircissement, monsieur le président. Si on adopte cette motion, et qu'on voyage partout au pays, entendrons-nous des mémoires autant du CP que du CN? Il s'agit en fait des pensions des employés des chemins de fer.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin will explain the history. Jurisdiction of this committee deals only with CN through the estimates. However, one railway is quite embarrassed if it does not do what the other one does. So let us have the question.

Mr. Benjamin: There is nothing to prevent us from hearing witnesses from CP.

The Vice-Chairman: No; the witnesses can come. The committee is master of its own house, although we could not subpoena I think CP.

Mr. Benjamin: Right on.

The Vice-Chairman: Mr. Turner has asked for the question. All those in favour of the motion proposed by Mr. Forrestall, please indicate by raising their hands. A seconder is not necessary.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: The motion is agreed to unanimously. I have another motion here by Mr. Benjamin which I will read.

That reasonable travelling and living expenses be paid to Messrs. J.L. White, National President, and Mr. James G. Chester, Assistant Manager, Canadian Railways Employees' Pension Association, and Mr. R.W. Worraker, Chairman, National Council of CN Pensioners Associations Incorporated, who all appeared before the Standing Committee on Transport on Tuesday, June 8, 1982.

Mr. Benjamin: Does that include the cost of producing their brief?

The Vice-Chairman: I would ask the indulgence of the committee on that point, because I do not have the experience that you gentlemen have. I am not sure that we are allowed to do that. I would like us to vote on travelling and living expenses tonight.

Mr. Benjamin: All right.

The Vice-Chairman: I will refer your point back to the steering committee which is composed of senior members. Any comments on the motion?

Monsieur Corriveau?

M. Corriveau: Une question de privilège.

Le vice-président: Oui, monsieur Corriveau.

M. Corriveau: Je pense que le Comité n'a pas le droit d'engager des agents au nom du gouvernement. Absolument pas!

Le vice-président: C'est très juste, mais ce n'est pas du tout engager des agents au nom du gouvernement que de payer les dépenses des témoins qui viennent ici devant notre Comité. Si on avait décidé d'engager des experts... ce soir, à ce moment-là, nous aurions été obligés d'obtenir un ordre de renvoi de la Chambre des communes. Il s'agit seulement de défrayer les dépenses de ceux qui viennent témoigner devant le Comité, ce qui est une dépense parfaitement acceptable. Et le point est bien soulevé... cela ne nous permet justement pas de faire immédiatement ce que M. Benjamin voulait faire plus

[Traduction]

Le vice-président: M. Benjamin peut vous en faire l'historique. Le Comité n'est habilité à interroger que le CN, par le biais des prévisions budgétaires. Toutefois, un chemin de fer se trouve gêné s'il ne fait pas ce que l'autre fait. Passons donc au vote.

M. Benjamin: Rien ne nous empêche d'entendre des témoins du CP.

Le vice-président: Non, les témoins peuvent se présenter. Le Comité est maître chez lui, quoique nous ne puissions obliger le CP à comparaître.

M. Benjamin: Précisément.

Le vice-président: M. Turner a demandé de voter. Que tous ceux qui sont en faveur de la motion de M. Forrestall lèvent la main. Il n'est pas nécessaire d'appuyer cette motion.

La motion est adoptée.

Le vice-président: La motion est adoptée à l'unanimité. Je lis donc une autre motion, proposée par M. Benjamin.

Que le Comité paie à M. J.L. White, président national, et à M. James G. Chester, directeur adjoint de la *Canadian National Employees' Pension Association*, et à M. R.W. Worraker, président, Conseil national des associations de retraités du CN, Inc., des frais raisonnables de déplacement et de logement lors de leur comparution devant le Comité permanent des transports, le mardi 8 juin 1982.

M. Benjamin: Est-ce que ces frais comprennent le coût de la production de leur mémoire?

Le vice-président: Je devrai demander l'indulgence du Comité à cet égard, car je n'ai pas votre expérience. Je ne sais pas si ces dépenses sont acceptables. Ce soir, nous voterons seulement le remboursement des dépenses de déplacement et de logement.

M. Benjamin: Très bien.

Le vice-président: Je consulterai le comité directeur, qui est composé de députés d'expérience. Y a-t-il des commentaires sur la motion?

Mr. Corriveau?

M. Corriveau: It is on a question of privilege! . . .

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Corriveau.

M. Corriveau: I do not think the Committee can hire anyone on behalf of the government. Absolutely not!

The Vice-Chairman: That is quite true, however to pay the expenses of our witnesses who appear before us, is not at all a matter of hiring people on behalf of the government. If tonight we had decided to hire consultants, then, we would need an order of reference from the House of Commons. In this case, it is just a matter of reimbursing reasonable expenses to those witnesses who come before the Committee, a perfectly legitimate expense. But your point is well taken . . . indeed, we may not immediately accede to Mr. Benjamin's earlier request. It is

[Text]

tôt. C'est un bon point, monsieur Corriveau. Y a-t-il y a des questions..?

• 2145

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have left three other gentlemen out.

The Vice-Chairman: Yes, I was wondering why that was. Mr. G.P. Bouchey, Barrie, Ontario. That is where my wife is from, Mr. Bouchey; we will have to talk later. Also, Mr. A. Paolucci, and Mr. Gordon Foster. I think we have indicated six names now. Mr. Paolucci, you wish to speak?

Mr. A. Paolucci (Treasurer, National Council of CN Pensioners Associations, Inc.): Mr. Chairman, I am the Treasurer of the National Council. Up to now, since we have left I have been covering all the expenses. So I will give Mr. Worraker a list of all the expenses for the four of us, and he can mail it to you people and you can make cheque payable to Mr. R.W. Worraker.

The Vice-Chairman: I am informed that with Mr. Foster being an Ottawa citizen, he is not entitled to travelling and living expenses. Since the vote has not been taken, I will read the motion again if the committee can be patient. It has been moved by Mr. Benjamin

That reasonable travelling and living expenses be paid to Messrs. J.L. White, National President and James G. Chester, Assistant Manager of the Canadian Railways Employees' Pension Association, who appeared before the Standing Committee on Transport on Tuesday, June 8, 1982.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: Unanimous. Also it has been moved by Mr. Benjamin,

That reasonable travelling and living expenses be paid to Messrs. R.W. Worraker, Chairman, National Council of CN Pensioners Associations Inc., Mr. George P. Bouchey, Barrie, Ontario and Mr. A. Paolucci, Treasurer, National Council of CN Pensioners Associations Inc., who appeared before the Standing Committee on Transport on Tuesday, June 8, 1982.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: Unanimous. Thank you, gentlemen. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I hope you realize I have a few minutes left for my questioning but, before I get to that, I wonder whether there are any more housekeeping items that you want to deal with while we are on motions? Did we clean up everything? We have dealt with Mr. Forrestall; we have dealt with Mr. Benjamin's request on the expenses and my own request of the CN. Is there anything else we may have brought forward earlier?

[Translation]

a point well taken, Mr. Corriveau. Now, are there any other questions . . . ?

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons omis de mentionner trois personnes.

Le vice-président: Oui, je me demandais pourquoi. Ajoutons M. G.P. Bouchey, de Barrie, en Ontario. Ma femme est originaire de cette ville, monsieur Bouchey, nous en reparlerons plus tard. Il y a aussi MM. A. Paolucci et Gordon Foster. Vous avez cité les six noms. Monsieur Paolucci, désirez-vous prendre la parole?

M. A. Paolucci (trésorier du Conseil national des associations des pensionnés du CN, Inc.): Monsieur le président, je suis trésorier du conseil national. Depuis notre départ, nous avons pris à notre compte tous les frais. Je fournirai à M. Worraker la liste de tous les frais pour nous quatre; il vous la transmettra, de manière à vous permettre de rédiger un chèque à son nom.

Le vice-président: On me dit que M. Foster vient d'Ottawa, aussi n'a-t-il pas droit aux frais de déplacement et à l'indemnité. La question n'ayant pas encore été mise aux voix, je vous relis la motion, si vous voulez bien être patients. M. Benjamin propose:

Que l'on verse l'équivalent des frais de déplacement et une indemnité à MM. J.L. White, président national, et James G. Chester, directeur adjoint de l'Association des pensionnés des chemins de fer canadiens, qui sont venus témoigner au Comité permanent des transports le mardi 8 juin 1982.

La motion est adoptée.

Le vice-président: A l'unanimité. M. Benjamin a aussi proposé:

Que l'on verse l'équivalent des frais de déplacement et une indemnité à MM. R. W. Worraker, président du Conseil national des associations de pensionnés du CN, Inc, George P. Bouchey, de Barrie, en Ontario, et A. Paolucci, trésorier du Conseil national des associations de pensionnés du CN, Inc., qui ont témoigné le mardi 8 juin 1982 au Comité permanent des transports.

La motion est adoptée.

Le vice-président: A l'unanimité. Merci, messieurs. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. J'espère que vous vous rendrez compte qu'il me reste quelques minutes pour poser les questions. Avant d'y arriver, je me demandais, puisque nous en sommes aux motions, s'il y avait d'autres questions d'ordre interne à régler. En avons-nous terminé? Nous avons réglé le problème posé par la motion de M. Forrestall, nous avons accédé à la demande de M. Benjamin concernant le versement d'une indemnité pour frais de déplacement, ainsi qu'à ma demande pour les employés du CN. Y a-t-il autre chose?

[Texte]

The Vice-Chairman: No; I think everything has been dealt with.

Mr. Harquail: I have just one other point then, and it has to do with the item introduced by our colleague, Mr. Turner, respecting the Hall report. He mentioned that there are many effective and substantive recommendations within that report having to do with pensions and, specifically, CN pensions. I wonder whether there is anything to be gained and if it would be effective for this committee, for us to send an indication to the Minister of National Health and Welfare—such action being quite apart from Mr. LeClair, the President of CN, MOT and all the rest of it—of our concern and that we are calling for some urgent action with respect to the recommendations having to do with pensions in the Hall report.

Does Mr. Turner agree with that? Do you think it would be of some assistance to these gentlemen, Mr. Turner, if we were to indicate our concern as a committee of the House to the Minister of National Health and Welfare who has the Hall report in hand?

Mr. Benjamin: We have to do that through our terms of reference.

The Vice-Chairman: Yes, I would suggest that you have that discussion when the committee has adjourned. I will tell you basically what I will do as chairman of this committee from the resolutions passed tonight. I will bring them immediately to Madam Bégin's attention.

Mr. Harquail: Good.

The Vice-Chairman: So when the matter comes up, whenever it comes up, the minister will have been counselled and will be made aware. I count on the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport to advise him of the same motions. Now, Mr. Harquail, you have used up your time.

Mr. Harquail: No. Mr. Chairman, you are going to maintain our confidence in your chairmanship by allowing me to finish the brief remarks of my intervention. I just want to quote Dr. Bandeen, the immediate Past President, Canadian National Railways, from a letter dated January 20, 1981. It is part of the brief in the kit which was presented to us. He says to Mr. Worraker, in the second paragraph of that letter that:

The retirement income is a complex subject issue and:

... we at CN are working diligently to address the many problems involved.

I do not want to read the whole letter but he says, in closing:

In the meantime, I encourage you to continue making representations to all the bodies who have some responsibility in solving this complex issue of retirement income.

Certainly, it is more than appropriate that it is before the Standing Committee on Transport, so that we will be able to do whatever we can to assist in clarifying these matters, specifically with respect again to that amount quoted by Mr. White, the \$809 million.

[Traduction]

Le vice-président: Non, je crois que nous en avons terminé.

M. Harquail: Il me reste alors une seule question à poser, qui concerne la remarque de mon collègue, M. Turner, à propos du rapport Hall. D'après lui, le rapport en question comporte bon nombre de recommandations essentielles et valables relatives aux pensions, surtout pour le CN. Je me demandais s'il vaudrait la peine d'aviser le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social que nous réclamons des mesures d'urgence découlant des recommandations relatives aux pensions du rapport Hall. Voilà qui n'aurait rien à voir avec M. LeClair, président du CN, le ministère des Transports, etc.

M. Turner serait-il d'accord? Monsieur Turner, à votre avis, serait-ce utile pour nos témoins que le Comité fasse part de ses préoccupations au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, qui a été saisi du rapport Hall?

M. Benjamin: Il faut que cela relève de notre mandat.

Le vice-président: Oui, je vous suggérerais d'en discuter dès que la séance du Comité sera terminée. En ma qualité de président du Comité, j'ai l'intention de présenter à M^{me} Bégin les résolutions qui ont été adoptées ce soir.

M. Harquail: Parfait.

Le vice-président: Ceci pour veiller à ce que le ministre soit bien au courant de l'affaire dès qu'elle sera abordée. Je compte sur le secrétaire parlementaire du ministre des Transports pour lui faire part des motions. A présent, M. Harquail, vous avez épuisé votre temps de parole.

M. Harquail: Non. Monsieur le président, nous continuons à nous fier à vos bons offices, si vous me permettez de conclure brièvement mes remarques. J'aimerais vous citer un extrait d'une lettre du 20 janvier 1981 émanant de M. Bandeen, ex-président des Chemins de fer nationaux du Canada. Cette lettre a été versée au dossier qui vous a été remis. Au deuxième paragraphe, dont je vous cite un extrait, s'adressant à M. Worraker, M. Bandeen signale:

La question du montant des pensions est complexe et . . .

. . . le CN s'applique à régler les nombreuses difficultés qu'elle pose.

Je m'abstiendrai de vous lire toute la lettre, mais M. Bandeen dit, en guise de conclusion:

Entre-temps, je vous incite à poursuivre vos démarches auprès de tous les organismes chargés de résoudre le problème complexe posé par les pensions.

A l'évidence, il vaut la peine que ces questions soient soumises à l'attention du Comité permanent des transports, qui fera de son mieux pour les régler, surtout en ce qui a trait au montant de 809 millions cité par M. White.

[Text]

[Translation]

• 2150

I know from checking this evening, that some officials of MOT have confirmed as well, they are not in a position to comment on the legalities of this or as to the position of the federal Crown corporation in any way. They agree as well, that it is a complex question and they do not have the answer at this time. So, Mr. Chairman, with these brief remarks, and also starting off by saying words of welcome to these gentlemen, I have no further questions. I thank you very much, Mr. Chairman, and both Mr. White and Mr. Worraker.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Harquail. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I have almost done my thing for the evening. The inclination is to leave well enough alone.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I have just perhaps a very broad, general question, and it flows from what we have done. May I ask the witnesses the question that Mr. Harquail asked of ourselves, in the sense, internally, is the step and the measure that this committee has taken tonight to seek a reference? Mind you, this is just the first step. That reference must be acceded to by the House. Is what we have done a useful, reasonable, first step towards seeking the ends that you have outlined to Mr. Nowlan, Mr. Harquail, Mr. Turner and others, with respect to the redress of—what we all consider, I am sure, and appreciate, is a credible grievance? Have we taken the useful, proper first step?

Mr. Worraker: I would agree with you, sir, and I think this is the basis of our brief, that the CN pension fund should be studied in the manner in which you people studied it in 1969. I think we have done our best to bring these areas to your attention, and as one of your members mentioned, the former President of Canadian National advised us to do just that and we are doing it, and certainly, it is a step in the right direction. But when you read the brief through, you will see that there are a couple of other areas that we are very much concerned with, and I am sure that when you discuss this further and meet with the railway, these points will be raised. I am thinking of the trusteeship and so on which is in the brief.

Mr. Forrestall: Management of the fund, in a very broad general way, has been unsatisfactory, in your judgment?

Mr. Worraker: I beg your pardon?

Mr. Forrestall: Management of the fund is one of the areas that you are talking about when you express the view . . .

Mr. Worraker: Yes. One of the areas that we have mentioned here, for example, is that we are not privy . . . Even though we do represent 30 CN pension associations across Canada, we were advised by Canadian National management to get incorporation, which we did, stating that we would be the representatives of CN pensioners across the country. But we are not privy to a representative on the pension board in

Je me suis renseigné ce soir, et effectivement, certains fonctionnaires du ministère des Transports me l'ont confirmé: ils ne sont pas en mesure de se prononcer sur la validité de cette affaire, ou encore sur l'attitude adoptée par la société de la Couronne. Ils sont d'accord pour dire qu'il s'agit d'un problème complexe dont ils ne connaissent pas la solution pour l'instant. Donc, monsieur le président, sur ces quelques brèves remarques, et sur un mot de bienvenue à nos témoins, j'en terminerai. Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que MM. White et Worraker.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Harquail. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'ai presque fait ma part pour ce soir. Je serais plutôt porté à en rester là.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Il me reste peut-être une question plutôt générale découlant des mesures que nous avons adoptées. J'aimerais poser aux témoins la question qu'a déjà évoquée M. Harquail: l'objectif du Comité, ce soir, est-il d'obtenir un ordre de renvoi? N'oublions pas qu'il s'agit simplement d'un premier pas. En effet, la Chambre devra accéder à notre demande. Les mesures que nous avons adoptées sont-elles utiles et raisonnables, dans un premier temps, pour nous permettre—comme nous l'ont signalé MM. Nowlan, Harquail et Turner—de faire droit à une demande légitime? Notre démarche est-elle utile, dans un premier temps?

M. Worraker: Je conviens avec vous, monsieur, et je crois que c'est précisément là-dessus que repose notre mémoire, qu'il faudrait réétudier la question des fonds de pension des employés du CN, comme on l'a fait en 1969. Nous nous sommes efforcés d'attirer votre attention sur les problèmes que pose cette entreprise, et comme l'a signalé l'un des membres de votre délégation, l'ex-président du Canadian National nous a conseillé de le faire, et c'est assurément un pas dans la bonne direction. Si vous lisez attentivement le mémoire jusqu'à la fin, vous constaterez qu'il y a bien d'autres problèmes qui nous inquiètent, et je suis sûr qu'ils reviendront sur le tapis lorsque vous rencontrerez les représentants des chemins de fer. Je songe au fonds de fiducie, entre autres, dont nous parlons dans notre mémoire.

M. Forrestall: A votre avis, dans l'ensemble, la gestion du fonds a laissé à désirer?

M. Worraker: Je vous demande pardon?

M. Forrestall: Vous citez la gestion du fonds, entre autres . . .

M. Worraker: Effectivement. Nous avons déjà signalé, à titre d'exemple, que nous ne pouvions envoyer . . . Même si nous représentons 30 associations de pensionnés du CN partout au Canada, la direction du Canadian National nous a demandé de fusionner, ce que nous avons fait, en ajoutant que nous agirions à titre de représentant de tous les pensionnés du CN du pays. Or, nous ne pouvons détacher un représentant au

[Texte]

order to place our views before the pension board. Nobody in that pension fund gets anything out of it until he retires, and then when he retires, his representation is cut off. This is where we need representation because it is the old saying, the pension fund and the management concoct the recipe, they bake the cake, they give it to us to eat, and they do not ask us what it tastes like. How is that?

Mr. Forrestall: You do not get a chance to thank the cook.

Mr. Worraker: Have I made my point?

Mr. Forrestall: Yes, you have. Thank you very much.

• 2155

The Vice-Chairman: I think Mr. White has something to add.

Mr. Worraker: I want to add, Mr. Chairman, before you close, that when we did this, I put a lot of time into it . . . I am 80 years of age and I have been retired for 16 years. I think things are getting pretty bad when an 80-year-old pensioner has to come before this committee to present our case. I hope that you will recognize that, and make sure that this thing is looked at from all angles, so that we can rest assured—the old timers—that we are getting the necessary attention.

Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. White, I believe you had something to add.

Mr. White: Yes. I would like to say that I approve entirely with what Mr. Charles Turner had to say about the Hall Report and his own investigation with his colleagues. Now is the time for action. It is all very clearly laid out in the Hall Report, which took him and his colleagues two years to investigate and write. I feel that we cannot afford the time, and we should not be wasting the money to have another investigation at this time. I think the Hall Report was a very well-written report, and it was very clear in regard to the recommendations. But, they were only recommendations, and they have not been adopted by CNR or CPR. I think that they should be, and that would be a big step towards the solution of the problem.

The Vice-Chairman: Do you have any other questions, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: I have no other, Mr. Chairman, than to simply reassure all of the gentlemen who are here tonight that the Hall Commission report was not in the back of my mind, it was in the front of my mind, and I put the motion in its broadest sense. The trouble is, if you concentrate on one item you might overlook something else. There is no question in the minds of Messrs. Turner, Harquail, Nowlan, Benjamin, McDermid—any of us here; least of all, not the intention of

[Traduction]

conseil des pensions, qui pourrait agir en tant que notre porte-parole. Aucun pensionné ne retire quoi que ce soit du fonds jusqu'à sa retraite, et à ce moment-là, il n'est plus représenté. Or, c'est précisément à ce moment-là que nous avons besoin de représentants, car pour reprendre une image, ce sont les responsables de la caisse des pensionnés et la direction qui mettent au point la recette du gâteau qu'ils font cuire dans le four, nous font goûter, mais ne nous demandent pas ce que nous en pensons. Comment cela se fait-il?

M. Forrestall: On ne vous donne pas l'occasion de remercier le cuisinier.

M. Worraker: Ai-je bien présenté mon argument?

M. Forrestall: Oui, je vous remercie.

Le vice-président: Je crois que M. White a une remarque à ajouter.

M. Worraker: Monsieur le président, avant d'en terminer, j'aimerais signaler que la participation à la rédaction du rapport a exigé beaucoup de temps . . . j'ai 80 ans et voilà 16 ans que je suis pensionné. Il me semble que la situation laisse beaucoup à désirer quand un pensionné de 80 ans doit venir témoigner à votre Comité. J'espère que vous en tiendrez compte et veillerez à ce que le problème soit examiné sous tous les angles, de manière à ce que les personnes âgées soient sûres que le problème auquel elles font face ait bien été corrigé.

Merci beaucoup.

Le vice-président: Monsieur White, vous avez, je crois, une petite chose à ajouter.

M. White: Oui. Je tiens à signaler que je suis tout à fait d'accord avec ce qu'a dit M. Charles Turner à propos du rapport Hall et de l'enquête qu'il a menée auprès de ses collègues. Il est temps de passer à l'action. Le rapport est extrêmement clair et il a fallu à M. Turner et à ses collègues deux ans pour mener leur enquête et rédiger le texte. A mon avis, il vaudrait mieux s'abstenir de gaspiller son temps et son argent à entreprendre une nouvelle enquête à l'heure actuelle. J'estime que le rapport Hall est extrêmement bien rédigé et que les recommandations qu'il comporte sont très claires. Évidemment, il ne s'agit là que de recommandations qui n'ont pas été adoptées, ni par le CN, ni par le CP. Il faudrait qu'elles le soient, à mon avis, car cela nous permettrait assurément de régler en partie le problème.

Le vice-président: Monsieur Forrestall, avez-vous d'autres questions à poser?

M. Forrestall: Non, monsieur le président; j'aimerais toutefois rassurer nos témoins de ce soir: je n'ai pas oublié le rapport de la Commission Hall, au contraire, et j'ai présenté une motion dont le champ d'application est assez vaste. Le problème, selon moi, c'est qu'en s'axant sur un seul secteur, on risque d'en négliger d'autres. MM. Turner, Harquail, Nowlan, Benjamin, McDermid et les autres membres du Comité n'ont pas la moindre intention, et encore moins notre président, de

[Text]

our chairman to overlook Hall. It is quite the opposite. It has been very much out in the front.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, it is nice to see Mr. White and Mr. Worraker, and I share your concerns. I think you will recognize that Messrs. Forrestall, Portelance, Benjamin and I, along with Jack Horner, were the ones who put the heat on the government and eventually got the 1969-70 hearing. As a result of that, the heat was put on John Munro, who was the Minister of Labour, and he set up the Hall Commission.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Turner: Mr. White, how many members are now in your association?

Mr. White: There are about 19,000.

Mr. Turner: And Mr. Worraker?

Mr. Worraker: I beg your pardon?

Mr. Turner: Mr. Worraker, how many members are in your association?

Mr. Worraker: How many members? We have 30 associations. I cannot give you an exact figure because the members of the association over 80 years of age do not contribute. So, we have to go by the contributing members. I am going to ask our treasurer, who is responsible for that end, if he can give you a rough figure—I am pretty sure he can—on the number of active members there are throughout the council.

Mr. Paolucci: There are about 12,800.

Mr. Turner: You have a good representation in London, Ontario, on the CN and the CPR. I was at the founding meeting of the CPR.

What help do you get from the union brotherhoods now?

Mr. White: None.

Mr. Worraker: None. Zero!

Mr. Turner: Down through history, when we worked on the railroads, is it not true that when the general chairman negotiated a contract for money and benefits that the pensioners were always set aside? There is always so much money put in to give you a benefit settlement. But to get something increased on your pension, while you are working, you have to take less as an employee. Is that correct?

Mr. White: That is right. Yes.

Mr. Turner: This was never done. We could never get the younger fellows to take less so that the retirees could get an increase in pension. I was one who always believed this was part and parcel of the answer. We wait until a man goes on pension and nobody speaks for him.

[Translation]

passer outre aux recommandations du rapport Hall. Bien au contraire, c'est un sujet majeur de préoccupation pour nous.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, j'ai été très content d'entendre le témoignage de MM. White et Worraker, et je partage vos préoccupations. Je pense que vous reconnaîtrez que c'est grâce à MM. Forrestall, Portelance, Benjamin, Jack Horner et moi-même et aux pressions que nous avons exercées sur les pouvoirs publics que l'on a pu mettre en branle des audiences en 1969-1970. Ensuite, on a fait pression sur John Munro, ministre du travail, qui s'est chargé de mettre sur pied la Commission Hall.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Turner: Monsieur White, combien de membres compte actuellement votre association?

M. White: Environ 19,000.

M. Turner: Et celle de M. Worraker?

M. Worraker: Pardon?

M. Turner: Monsieur Worraker, combien de membres compte votre association?

M. Worraker: Combien de membres? Nous avons 30 associations. Je ne puis vous fournir de chiffres exacts, car les affiliés de plus de 80 ans ne versent pas de cotisations. Il faut donc s'en tenir à ceux qui en versent. Je vais demander au trésorier, qui est responsable de ce secteur, de vous fournir un chiffre approximatif—je suis certain qu'il sera en mesure de le faire—concernant les membres actifs du conseil.

M. Paolucci: On en compte environ 12,800.

M. Turner: Vous êtes assez bien représentés à London, en Ontario, au CN et au CP. J'ai assisté à la réunion où l'on a créé le CP.

Recevez-vous une aide, actuellement, des fraternités syndicales?

M. White: Aucune.

M. Worraker: Aucune!

M. Turner: Quand nous avons travaillé aux chemins de fer, n'est-il pas vrai que, quand le président général a négocié un contrat portant sur les salaires et les avantages sociaux, les pensionnés ont toujours été mis de côté? Il y a toujours un certain montant en caisse prévu pour les allocations. Mais pour que les pensions de retraite soient augmentées, ceux qui travaillent doivent accepter un salaire moindre. N'est-ce pas?

M. White: C'est exact.

M. Turner: Cela n'a jamais été le cas. Nous ne sommes jamais parvenus à convaincre les employés plus jeunes d'accepter des salaires inférieurs, de manière à permettre une augmentation de la pension des retraités. J'ai toujours été convaincu que c'était là la solution au problème. Or, nous attendons jusqu'à ce que les employés prennent leur retraite, et à ce moment-là, personne ne se fait leur porte-parole.

[Texte]

Now, are you fellows satisfied—I am not—with the nine-man board that we have on the CNR which operates the pension fund? I disagree with the way that board is set up, because you people do not have a representative. And no general chairman or official of the railroad can—he lives in a different world; some of these general chairmen get as high as five pensions because they work for the International Brotherhood, and I think this is wrong. The man who should be on there should be a retired man who has no connection whatsoever with a union or with the official of the railway. Do you agree with that statement?

• 2200

Mr. White: Yes.

Mr. Turner: One hundred per cent; we are going somewhere.

Mr. White, you are an old buddy of mine and I respect you very highly, along with all the gentlemen sitting at that table. Did you ever make any inquiries what investments the CNR or the CPR have in the pension funds?

Mr. White: No, I have not done so.

Mr. Turner: It was always holy ground. You could not touch it.

Mr. White: That is right.

Mr. Turner: You could not even talk about it.

Mr. White: That is right.

Mr. Turner: You could not even talk about it and nobody would tell you or disclose anything. Now they tell you they have all kinds of funds; they have investments. If I buy stock in General Motors I can go down there once a year and ask them questions as a shareholder, right?

Mr. White: Right.

Mr. Turner: You and I and everybody else are shareholders in the CNR and the CPR pension fund. Do you believe we should have the right to go down at least once a year and ask the officials of that pension fund what money they have invested, where it is invested, and what percentage of interest you are getting?

Mr. White: As trustees of pension trust funds, it is my opinion the company has an obligation—moral, at least, and possibly legal—to provide all the people they represent as trustees with annual statements of their investments, which they do not do.

They go a great deal further than that; they keep books and tell us what the net earnings are on the investments, but when they sell a security on which they have lost money, the loss is charged to the net income. If, as they did last year, they make a very large profit on some of their investments, if they were purchased in 1981 and sold in 1981 and they made a big profit, the profit goes into the investment account and there is

[Traduction]

Êtes-vous satisfaits—pour ma part, je ne le suis pas—du conseil de neuf membres, au CN, qui s'occupe de la caisse de retraite? Je ne suis pas du tout d'accord avec sa composition, car vous n'êtes pas représentés. Aucun président général ou responsable des chemins de fer ne peut défendre vos intérêts, car ils vivent dans un monde différent. A telle enseigne que certains présidents généraux touchent l'équivalent de cinq pensions, car ils travaillent pour la fraternité internationale et, à mon avis, c'est injuste. Il faudrait nommer un retraité qui n'appartient à aucun syndicat ou qui n'a rien à voir avec l'administration des chemins de fer. Seriez-vous d'accord pour adopter cette solution?

M. White: Oui.

M. Turner: Parfait, on avance.

Monsieur White, vous êtes un vieil ami à moi et j'éprouve beaucoup de respect pour vous, ainsi que pour tous ceux qui vous accompagnent. Vous êtes-vous jamais renseigné sur les investissements des fonds de pension par le CNR ou le CPR?

M. White: Non, jamais.

M. Turner: On a toujours considéré cette question comme secrète.

M. White: C'est exact.

M. Turner: Impossible même d'aborder le sujet.

M. White: C'est vrai.

M. Turner: On n'a jamais pu en parler, impossible de se renseigner ou de divulguer certains renseignements. Vous avez appris que l'on avait effectué plusieurs investissements. Si j'achète des actions à *General Motors*, une fois par an en tant qu'actionnaire, j'ai le droit de poser certaines questions à la société, n'est-ce pas?

M. White: C'est juste.

M. Turner: Vous, moi et tout à chacun sommes actionnaires du CNR et du CPR, pour le fonds de pension. D'après vous, devrions-nous avoir le droit de demander au moins une fois par an aux responsables de la caisse de retraite quel est le pourcentage de fonds qui a été investi, dans quels domaines, et quel intérêt cela vous rapporte?

M. White: En tant que fiduciaire de la caisse de retraite, la compagnie est tenue moralement du moins et peut-être sur le plan juridique aussi de fournir à ceux qu'elle représente les états annuels des investissements réalisés, or elle ne le fait pas.

Elle va même plus loin: elle tient une comptabilité, nous signale le montant des recettes nettes réalisées sur les investissements mais quand elle vend des titres sur lesquels elle a perdu, elle déduit les pertes du revenu net. Si, comme ce fut le cas l'année dernière, la compagnie réalise d'importants bénéfices sur certains de ses investissements si par exemple elle a acheté des actions en 1981 qu'elle a revendues plus tard avec

[Text]

no indication to us who read the financial statement as to how much was profit or capital gain in the current year.

There is no reconciliation of their profits and losses; all they show is one figure for the year, and that is it. We do not know whether they have had losses or not. We do not know anything about what they are doing because they are running a closed shop in the accounting department of the CN pension fund.

Mr. Turner: Are you aware the CNR pension trust funds have money invested in the downtown area of Hamilton, the big plaza?

Mr. White: No, I am not aware of that.

Mr. Turner: And also where Eaton's used to be on Yonge Street, there is a big plaza there now, and I understand CNR pension funds were used. Were you asked if it was okay to invest money in this?

Mr. White: No, naturally not. I would like to say something on that subject. The CNR gets an actuary's report every three years, sometimes more often, and the actuaries recommended over a number of years in the 1960s and 1970s that investments they had made were being carried at their book value or their purchase price; they had been developed and they were in the position of having property that was shown as being worth \$1 million and it was worth \$25 or \$40 or \$50 million. This became, in effect, a hidden asset.

The actuary, in co-operation with the accountant who prepared the statements, advised Canadian National Railways to bring these on the books at their present market value and show this hidden profit, reveal it, and carry it at its true value. The company has ignored that on two actuarial reports; I have been unable to obtain the last report. I do not know what they are doing in that respect, but I do know they have been covering up substantial profits; they become hidden assets which the company, when they get good and ready at some dim and distant future date, might be able to reveal and say, we have paid off our whole debt and you can have the pension fund. I do not want to see the company in a position to hide these things, and this is what they are doing with trust funds.

• 2205

Mr. Turner: Sir, I believe you were on the tail end, a conductor. Is that right?

Mr. White: That is correct.

Mr. Turner: You remember your general chairman, the general chairman elected onto the pension board. When they came around to the union hall, did you ever hear of anybody asking a question and getting an answer from a general chairman in the union hall about pension trust funds?

Mr. White: No, it is confidential information.

Mr. Turner: You could not touch it.

Mr. White: That is right.

[Translation]

un bénéfice, ces bénéfices sont versés au compte des investissements et celui qui lit l'état financier ignore à combien se sont élevés les bénéfices ou les gains en capital au cours de l'année.

La compagnie n'effectue pas de ventilation de ses profits et de ses pertes: Elle se contente de nous présenter un chiffre pour l'année, voilà tout. Nous ignorons si elle a enregistré des pertes. Nous ne sommes absolument pas tenus au courant de ce qui se passe car le service de comptabilité chargé de la gestion des pensions des employés du CN se montre très secret.

M. Turner: Saviez-vous que les fonds de pension du CNR ont été placés, en partie, dans la construction du grand centre d'achat du centre ville de Hamilton?

M. White: Non, je l'ignorais.

M. Turner: A la place du magasin Eaton situé sur la rue Yonge, on trouve un grand centre d'achats et sauf erreur de ma part les fonds de pension du CNR ont été utilisés pour le construire. Vous a-t-on demandé votre avis?

M. White: Non, bien sûr que non. J'aimerais ajouter une remarque à ce sujet. Tous les trois ans, quelquefois à intervalles plus courts, le CNR reçoit un rapport actuariel. A plusieurs reprises, dans les années 60 et 70, les actuaires ont recommandé que les investissements réalisés soient comptabilisés en fonction de leur valeur comptable ou de leur prix d'achat. En fait, la compagnie avait multiplié ses investissements dans le domaine immobilier qui atteignaient 25, 40 ou 50 millions de dollars mais elle prétendait qu'ils n'atteignaient qu'un million de dollars. En fait, il s'agissait d'avoirs cachés.

En collaboration avec le comptable chargé des états financiers, l'actuaire a conseillé au Canadian National de faire consigner dans ses livres la valeur marchande actuelle de ses investissements et de dévoiler les bénéfices cachés. La compagnie a ignoré les deux rapports actuariels et je n'ai pu me procurer le dernier rapport. J'ignore ce qui est advenu de l'affaire mais je sais qu'elle a dissimulé des bénéfices considérables. Un jour, quand la compagnie sera prête, elle révélera peut-être tous ses avoirs cachés et nous dira qu'elle nous a remboursés intégralement et que nous pouvons garder le fonds de pension. Je ne veux pas que l'entreprise cache ces choses, or c'est ce qu'elle fait pour ce qui est des fonds de fiducie.

M. Turner: Monsieur White, je crois que vous travailliez sur le wagon de queue, que vous étiez chef de train, n'est-ce pas?

M. White: C'est exact.

M. Turner: Vous vous souvenez de votre président-directeur général, de celui qu'on élisait au conseil des pensions. Quand ce dernier se présentait aux assemblées syndicales, avez-vous déjà entendu quelqu'un lui poser une question au sujet des fonds de pensions en fiducie, et obtenir une réponse?

M. White: Non, il s'agit d'un renseignement confidentiel.

M. Turner: Vous n'y aviez pas accès.

M. White: C'est exact.

[Texte]

Mr. Turner: And it was not until Mr. Benjamin, Mr. Forrestall, Mr. Horner, Mr. Nowlan and myself, we raised hell here and we finally got I think it was Mr. MacMillan to agree that it was negotiable. That is the first time in my 40 years' experience in the CNR that I knew the pension plan was negotiable. I asked this question many times of the general chairman and the vice-president and my own bosses, and nobody could give me a clear answer. And it seems strange to me that some of us had to run for Parliament to find out what was going on with our own pension fund.

Now I believe if they do not want to tell us what they do with the company's share, they should at least tell us what they are doing with our share because we are the ones who are putting half the money there. If they want to invest it in Hamilton, I could not care less. All I want to know is how many dollars they have in there and what percentage the rate of interest is. I think we are entitled to that information. God bless you fellows. We are with you and we will keep fighting. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Turner, for a very moving exposé. Mr. Parker, you have 10 minutes and then I will see the clock.

Mr. Parker: Thank you, I will try to be brief.

I have met with Mr. White before. I have seen some of the work that this group has been doing and I think they should be commended for it. I was not aware that there was not a close liaison with the trade union movement, though, and that is unfortunate because I think if you are representing approximately 31,000 already retired employees there should be a liaison there, and a very close one, where you can work together. Have there been any presentations made with regard to some of the changes that the railways have come up with? We have seen the union sign agreements, for instance, on the reduced crews, where extra moneys are going to the new retirees. Have you made representation to the unions requesting that further consideration be made to you people in this area?

Mr. White: I would like to answer that, but first I would like to say that our membership is about 50 per cent employees and 50 per cent pensioners. So it is a 50-50 deal. As for the union leaders, with very few exceptions we get no support from them. But there are many locals who contribute money to our association and there are many union people who do pitch in the odd \$50 and \$100, and we are getting the support from some appreciable number of union people but they do not want their names mentioned. It is not a nice thing for them to be giving us money because generally speaking the top officials of the union do not approve of what we are doing because we are embarrassing them and we are embarrassing Canadian National Railways with the things we publish. And that is unfortunate but we do not intend to change because we think we are doing the right thing and we intend to continue doing it.

[Traduction]

M. Turner: Ce n'est que lorsque M. Benjamin, M. Forrestall, M. Horner, M. Nowlan et moi-même avons fait beaucoup de bruit que nous avons enfin obtenu de M. MacMillan que cela soit considéré comme négociable. C'est la première fois depuis les 40 ans que je connaissais les Chemins de fer du CN que le régime de prestations de retraite fut négociable. En effet, j'avais posé une question à plusieurs reprises au président-directeur général ainsi qu'au vice-président et à mes propres patrons, et personne ne pouvait me donner une réponse nette. Il me semble étrange que certains d'entre nous ayions dû briguer les suffrages électoraux pour apprendre ce qui se passait eu égard à notre propre fonds de pension.

Je suis d'avis que si l'entreprise ne veut pas nous dire ce qu'elle fait de sa participation, elle devrait au moins nous renseigner sur ce qui arrive à la nôtre car c'est nous qui contribuons la moitié des fonds. Qu'elle veuille investir à Hamilton, cela ne me dérange en rien, tout ce que je désire savoir c'est combien il y a de dollars dans le fonds et quel est le pourcentage du taux d'intérêt. Je crois que nous avons le droit de connaître ces renseignements. Dieu vous garde mes chers amis. Nous vous appuyons de tout cœur et continuerons à combattre. Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Turner, votre intervention était très sentie. Monsieur Parker, vous avez dix minutes après quoi nous regardons l'heure qu'il est.

M. Parker: Merci, je m'efforcerai d'être bref.

J'ai déjà rencontré M. White. J'ai aussi pu constater le travail effectué par ce groupe, et je suis d'avis qu'il faut l'en féliciter. Je n'étais pas au courant qu'il n'y avait pas de contacts étroits avec les syndicats cependant, ce qui me paraît malheureux, car si vous représentez environ 31,000 employés à la retraite, il devrait y avoir une coordination très étroite vous permettant de travailler de concert. Y a-t-il eu des documents de présentés au sujet de certaines des modifications apportées par les Chemins de fer? Par exemple, nous avons observé que les syndicats ont signé des ententes relatives à la réduction des équipes, ce qui a permis de consacrer des sommes supplémentaires aux nouveaux retraités. Avez-vous demandé à ces syndicats qu'ils accordent davantage d'attention à vos besoins à cet égard?

M. White: Avant de répondre, j'aimerais préciser qu'environ 50 p. 100 de nos membres sont des employés et 50 p. 100 des retraités. Il y a donc des proportions égales des deux. Pour ce qui est des chefs syndicaux, sauf quelques exceptions, ils ne nous fournissent aucun appui. Il y a cependant bon nombre de cellules locales qui contribuent des fonds à notre association ainsi que de nombreux syndicalistes qui de temps à autre nous donnent un 50 dollars ou un 100 dollars, mais nous ne voulons pas que leur identité soit révélée. En effet, leur aide n'est pas bien vue parce qu'en général, les dirigeants syndicaux n'aprouvent pas ce que nous faisons, car nous les embarrassons ainsi que les Chemins de fer du CN avec ce que nous publions. C'est malheureux, mais nous n'avons pas l'intention de modifier notre ligne de conduite car nous sommes convaincus d'avoir raison d'agir comme nous le faisons.

[Text]

Mr. Parker: Perhaps I could follow up on another avenue. I do not know if you have heard some of the broadcasting that has been going on on the radio with regard to the Crows Nest freight agreement. They have to get this freight rate increased because it is dated back. What about the pensioners? What about your group? Have you submitted presentations to these hearings saying that you have pensioners . . . ? I know I have a railway uncle that has been pensioned off for 30 . . . He worked for 40 years, has been pensioned off for about 10 years and is living on a very small pension. It would seem to me that there are some responsibilities here with the railway systems too, that if they are looking at increasing revenue there they have a responsibility to increase pensions over a longer period. Have you made presentations there? Have you contacted some of the programs they have been coming out with?

Mr. White: We are aware of the programs but we have not had the time to do it. This brief took me one year to prepare on a full-time basis, but it is an analysis of every annual report of Canadian National Railways since 1935, and including 1935, and there is a fantastic amount of material there.

• 2210

We know we should be making representations and we will now be free to make some. But it has not been done; it has only been thought of.

Mr. Parker: So, basically, what is happening with people who are on these fixed pensions that go back, some of them, 10 or 15 years—they have had a very small adjustment in some areas. Basically, it is a subsidized pension, a supplementary pension, or the Canada Pension coming on stream, that has helped them, and the company is getting off scot-free.

Mr. White: The company is making a very substantial profit. They have a very large surplus every year and, in the last few years, CNR has been generously contributing millions and millions of dollars to pensioners on an equitable basis. But it happens to be approximately 10 per cent of these surplus earnings—the balance goes to the company to reduce the company debts. What the pensioners are receiving is peanuts. As for Canadian Pacific Railway, they get nothing.

Mr. Parker: Perhaps my last question could be with regard to the passes and so on because we know there has been a reduction in service. Many of these employees worked for many years and are now pensioned off because of the cutbacks in the rail system across Canada.

Have you addressed this at all? I know you are dealing with pensions and senior pensioners. It is a benefit that you are losing.

Mr. White: No, I have not. This is a matter that should be handled by the labour unions. Not only have all the pensioners

[Translation]

M. Parker: Peut-être pourrais-je aborder autre chose maintenant. J'ignore si vous avez entendu certaines des émissions diffusées à la radio au sujet de l'entente relative au taux du Pas-du-Nid-du-Corbeau s'appliquant au transport des marchandises. Il fallait augmenter le tarif en question parce qu'il était resté trop bas. Maintenant, qu'en est-il des retraités et de votre groupe? Avez-vous présenté des mémoires lors des audiences pour mentionner le sort de vos membres? Pour ma part, j'ai un oncle qui a travaillé dans les chemins de fer et qui est à sa retraite . . . Il a été à l'emploi des Chemins de fer pendant 40 ans et est à sa retraite depuis 10 ans maintenant, et il vit de ses très modestes prestations. Il me semble que les Chemins de fer doivent donc assumer certaines responsabilités à cet égard aussi s'ils envisagent augmenter leurs revenus; ils doivent augmenter les prestations à la longue. Leur avez-vous soumis quelque chose à cet égard? Êtes-vous au courant de certains de leurs programmes?

M. White: Nous sommes au courant des programmes mais nous n'avons pas encore eu le temps de soumettre quelque chose. J'ai dû consacrer un an à plein temps à l'élaboration de notre mémoire, mais il constitue une analyse de chaque rapport annuel des chemins de fer du CN depuis 1935 inclusivement, et réunit un nombre très considérable de données.

Nous n'ignorons pas cependant que nous devrions présenter quelque chose, et auront dorénavant le temps de travailler là-dessus. Cependant, jusqu'à maintenant nous n'avons eu que le temps d'y penser.

M. Parker: Par conséquent, pour ce qui est de ceux qui reçoivent des prestations fixes depuis 10 ou 15 ans, ils n'ont reçu que de très faibles ajustements. Pour l'essentiel, il s'agit de prestations subventionnées supplémentaires par rapport à la pension du Canada, qu'ils commencent à recevoir, et l'entreprise s'en tient à son devoir de contribuer quoi que ce soit de plus.

M. White: L'entreprise réalise des bénéfices très élevés. En effet, elle accumule des excédents très considérables à chaque année, et ces dernières années, les chemins de fer du CN ont généreusement accordé des millions et des millions de dollars aux retraités, et ce, d'une façon équitable. La source de ces fonds correspond cependant à 10 p. 100 des bénéfices excédentaires alors que le reste revient à l'entreprise où elle sert à épouser les dettes. Ce que les retraités reçoivent n'est donc pas grand-chose. Quant à ceux des chemins de fer du Canadien Pacifique, ils ne reçoivent rien.

M. Parker: Ma dernière question va porter sur les laissez-passer et des choses connexes, car nous n'ignorons pas que les services ont été réduits. En effet, les coupures relatives aux chemins de fer canadiens ont entraîné la mise à la retraite de bon nombre d'employés qui travaillaient depuis longtemps.

Vous êtes-vous penchés sur cette question? Je sais que vous étudiez les prestations de retraite et la situation des retraités plus âgés. Vous perdez donc un service.

M. White: Non, je n'ai pas étudié la question, car c'est aux syndicats de le faire. Cela dit, ça n'est pas que les retraités du

[Texte]

on Canadian National in western Canada lost the use of their passes, but so have the employees. I am interested in something being done about it but, so far, we have not made representations on that. It should be done, but it should be done by our labour unions, which just do not do it. They wish to retain the goodwill of the company because the company collects their union dues every month. They must retain their goodwill if the company is going to continue to turn over that money to them every month, which is about \$12 million a month.

Mr. Benjamin: No, but they legally have to do that.

Mr. Parker: Mr. Chairman, may I have one last question?

The Vice-Chairman: Yes, you may.

Mr. Parker: I wonder if you could tell—

Mr. Worraker: Mr. Chairman, I would like to comment on the passes, if I may, at this particular time.

The Vice-Chairman: Please do.

Mr. Worraker: The National Council of CN Pensioners Associations Inc. has at all times had contact with the railway. Among those things, naturally, we have complained about the passes. But we received word a couple of weeks ago—

Mr. White: I think it was three weeks ago.

Mr. Worraker: —three weeks ago, that the company now, Canadian National, has worked out an agreement with VIA Rail and that the passes which were held up—those passes were when the VIA Rail trains were travelling over CP lines and the CN pass was not usable.

Now, they have made an arrangement somehow or another that the passes are now being honoured. This is particularly important to the west because, from Winnipeg west, they were not able to use their passes because the trains were following CP lines.

So I would say, speaking on behalf of our own group, that we feel that situation has been resolved.

The Vice-Chairman: That is good news.

Mr. Parker, one final question.

Mr. Parker: I would just like to know if you could give me one indication as to what would be the lowest pension you are aware of that someone—

Mr. Worraker: When you ask that question, you have to think in terms of those who are members of the 1935 plan, those who are members of the 1959 plan, and those who are not members of either plan. Let me give you an example—one case. Now I am talking of the 1959 plan which the majority are into.

One of my former employees, who is older than I am, a machinist, a skilled machinist, retired in the year 1959 when

[Traduction]

CN de l'Ouest canadien qui ont perdu l'usage de leurs laissez-passer, mais aussi les employés. J'aimerais bien qu'on fasse quelque chose mais jusqu'à maintenant, nous n'avons pas fait valoir nos idées là-dessus. Enfin, ce sont les syndicats qui devraient prendre des initiatives à cet égard, mais ils ne le font tout simplement pas. Ils veulent conserver la bienveillance de la compagnie parce que c'est elle qui se charge de recueillir les cotisations syndicales tous les mois. Ils doivent donc conserver cette bonne volonté s'ils veulent que l'entreprise continue à faire cela à tous les mois, c'est-à-dire à recueillir environ 12 millions de dollars.

M. Benjamin: Non, l'entreprise est tenue de faire cela de par la loi.

M. Parker: Monsieur le président, puis-je poser une dernière question?

Le vice-président: Oui, allez-y.

M. Parker: Pouvez-vous me dire . . .

M. Worraker: Monsieur le président, si vous permettez, j'aimerais parler de cette question des laissez-passer.

Le vice-président: Certainement.

M. Worraker: Le conseil national des associations des retraités du CN a toujours eu des contacts avec le chemin de fer. Nous nous sommes donc plaints de cette perte des laissez-passer, entre autres choses. Il y a deux semaines cependant, on nous dit . . .

M. White: Je crois que c'était il y a trois semaines.

M. Worraker: . . . il y a trois semaines, que le Canadian National en est arrivé à une entente avec VIA Rail. Vous vous souviendrez qu'on a cessé de reconnaître les laissez-passer lorsque les trains de VIA Rail empruntaient les voies du CP et non du CN.

A présent, l'entente permet la réutilisation de ces laissez-passer. Cela est particulièrement important dans l'Ouest car à partir de l'ouest de Winnipeg, il était impossible de se servir de ces cartes puisque les trains empruntaient les voies du CP.

Pour ce qui est de notre groupe donc, je crois pouvoir dire que la situation a été corrigée.

Le vice-président: Je suis heureux de l'entendre.

Monsieur Parker, une dernière question.

M. Parker: J'aimerais savoir si vous pouvez me dire quelles sont les plus faibles prestations que l'un de vos membres reçoit, à votre connaissance . . .

M. Worraker: A cet égard, il faut savoir si les retraités bénéficient du régime de 1935, de celui de 1959, ou ne sont abonnés à aucun. Permettez-moi de vous donner un exemple de cela. Il est question ici du régime de 1959 auquel la plupart des retraités ont adhéré.

Un de mes anciens employés qui est plus vieux que moi, était mécanicien spécialisé. Il a pris sa retraite en 1959, donc

[Text]

this 1959 plan went into effect. He was able at that particular time—and this is very important—to pay back to 1935 on the 1959 plan. By paying back his arrears, his pension was calculated from 1935 to 1959 on the 1959 plan. He went to the bank; he took all his money out of the bank and paid his arrears. That man's pension now is somewhere around \$200-\$250 a month and he has been on the GIS for a number of years, and he is married. He and his wife receive only the Old Age Security Pension and the Guaranteed Income Supplement, plus the Canadian National Railroad Pension Fund. Now, had that man kept his money in the bank and said, I will go with my 1935 plan, he would be receiving exactly the same income—GIS plus Old Age Security Pension. He was unable to replace that money in the bank. Now, this is the unfortunate part of the whole thing. Us oldtimers, we worked on this thing as union representatives and so on during the years, and when the CN pension plan was formed it was sold to the employees on the basis that when they retired they would be able to remain above the poverty line for the rest of their lives. We went out, along with the railway, and assisted them in selling it and we got sufficient numbers in to get the thing started.

[Translation]

l'année même où le régime de 1959 est entré en vigueur. À l'époque, il a été en mesure, détail important, de rembourser jusqu'à 1935 selon les dispositions du régime de 1959. En remboursant donc ces arriérés, les prestations ont été établies de 1935 à 1959 en fonction du régime de 1959. Il sortit tout ce qu'il avait à la banque et remboursa ses arriérés. Or, les prestations de retraité sont entre \$200 et \$250 par mois; il reçoit le supplément au revenu annuel garanti, depuis bon nombre d'années, et il est marié. Lui et sa femme ne reçoivent donc que leur pension de vieillesse, le supplément au revenu annuel garanti, et la prestation du fonds de pension du Chemin de fer du CN. Si cet homme avait conservé son argent à la banque et choisi plutôt d'adhérer au régime de 1935, il recevrait tout à fait le même revenu du supplément au revenu annuel garanti et de la pension de vieillesse. Il a cependant été incapable de reconstituer le montant qu'il avait en banque. C'est ce qu'il y a de malheureux dans toute cette histoire. Nous les anciens, avons travaillé sur ce dossier en tant que représentants syndicaux, et lorsque le Régime de retraite du CN a été mis sur pied, on a réussi à le vendre aux employés en affirmant que lorsqu'ils prendraient leur retraite, ils seraient en mesure de vivre au-delà du seuil de la pauvreté pour le restant de leurs jours. Nous en avons été convaincus et avons accepté le régime que nous proposaient les chemins de fer puis avons aidé les autorités à le faire accepter de leurs employés, avons recruté suffisamment d'adhérents pour que les choses démarrent.

• 2215

Now, this chap that I was referring to, he could be represented a few thousand times over probably. Now, for these people, the thing has gone; it has failed. It is unfortunate that it went on that long, that it got to that particular situation. It should have been attacked many years ago; there is no doubt about it, and I suppose we are all responsible because we did not get into it earlier. But it is there and there is a responsibility which the Canadian National owes to these oldtimers.

You have to realize that this pension fund is a mutual fund. If you were dealing with Gulf Canada, you would be dealing with a pension fund which is sponsored by the company and paid for by the company, but this is a mutual fund. It is created by the employee's contributions plus the railway handling the administration in areas you are familiar with. So the employees, who are either retired or working, are members of this plan and have an equity in the plan. When a member retires, he does not withdraw his money. The money that he put into that fund is still there earning interest, realizing that a certain amount of money is lost in the investment; we all know that. But by and large, their money is still in there.

Now, let us take my own example. I retired in 1966. At that particular time, the earnings of the pension fund were 5 per cent—5 to 6 per cent; around that area. The earnings now are up to 12.75 per cent. Now, my pension was based on the 5 per cent earnings; however, my money is still in there earning 13 per cent. I am not getting any more of it.

Or, l'exemple que je vous ai cité peut probablement se retrouver à des milliers d'exemplaires. Pour tous ces gens-là, le régime a été un échec. Il est malheureux d'ailleurs que la chose ait duré aussi longtemps, qu'on en soit venu à cela. Il aurait fallu s'attaquer au problème il y a longtemps, cela ne fait pas de doute, je crois que nous sommes probablement tous responsables de ne pas nous y être intéressés plus tôt. Enfin, le problème existe et le Canadian National doit quelque chose à ses anciens employés.

Il faut tenir compte du fait que les montants constituent un fonds mutuel. Si vous aviez à faire avec Gulf Canada, il s'agirait d'un fonds de pension parrainé par l'entreprise et auquel elle contribue mais en l'occurrence, il s'agit d'un fonds mutuel. Il est créé à même les cotisations des employés et à certains égards, que vous connaissez, est administré par l'employeur. En conséquence, les employés et les retraités font également partie de ce régime et y ont une participation. Lorsque l'employé prend sa retraite, il ne retire pas les fonds qu'il a versés. Ce dernier continue à accumuler les intérêts et bien entendu, certaines sont perdues dans le processus d'investissement, cela nous le savons tous. Grosso modo, toutefois, l'argent contribué reste là où il est.

Je vais maintenant parler de mon propre cas. J'ai pris ma retraite en 1966. A l'époque, les gains du fonds de pension étaient de 5 p.100, enfin de 5 à 6 p.100. Or, ils ont maintenant atteint 12.75 p.100. Mes prestations à moi étaient établies en fonction de gains de 5 p.100, et même si l'effort que j'ai

[Texte]

So, these are just examples. I am not suggesting that you are going to dig into all these examples, but there are injustices in there, not necessarily injustices which have been done on purpose, but that people have just said, what the hell, to this and that and so forth. When you see what is going on, you realize that somewhere along the line there are areas which have to be taken care of.

I think we mention in our brief the question of the trusteeship. This has to be looked into. Dr. Hall's remarks are in the brief; he made a very strong statement that there was a conflict of interest, and there is a conflict of interest. There is no doubt about it. Now, I am not saying that conflict of interest is hurting the fund, but it can hurt the fund. You go to the pension board; they make their recommendations. It has to go to the board of directors to be approved. Then, if the membership did not like it and they want to go to the trustees, where do they go: they go back to the board of directors. They just change their hats and they are directors again. We are not saying there is anything wrong with this thing, but it could be wrong. It is not a logical thing to do. A company the size of Canadian National, I do not think they should get involved in that kind of stuff.

• 2220

Mr. Benjamin: You are not saying there is anything crooked with it, just there might be something wrong.

Mr. Worraker: I would say that it is not ethical.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order. For the record, the Hall report, you are not referring to Mr. Justice Emmett Hall.

Mr. Worraker: I am referring to Dr. Noel Hall.

Mr. Benjamin: It is Noel Hall.

Mr. Worraker: It is Dr. Noel Hall. We are talking about the Noel Hall report.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Worraker: And incidentally, it is the position of the National Council of CN Pensioners Association, as I said before, that the CNR pension fund is the property of Canadian National people only. They are contributing members of the company. Now, Dr. Hall suggested in his report that he felt that the unions were responsible people and they should negotiate the pensions. The pensions with CN were not negotiated through negotiations; they were negotiated through the co-operative movement up to that particular time.

We have maintained very strongly that when the CN general chairman grabbed hold of this thing, and they convinced the

[Traduction]

contribué continue à accumuler des intérêts au rythme de 13 p.100, je n'en reçois rien.

Voilà donc pour quelques exemples. Cela ne veut pas dire que je vous demande d'étudier tous ces cas, mais je voulais montrer qu'il y a des injustices, même si elles n'ont peut-être pas été commises volontairement. On s'est contenté de s'en balancer, de dire «au diable» etc. Lorsqu'on voit ce qui se passe, on se rend compte qu'il faut s'occuper de certains de ces problèmes.

Je crois que notre mémoire mentionne la question de l'administration fiduciaire. Il faut se pencher sur cette question. À cet égard, notre document cite les observations de M. Hall à ce sujet. Il a en effet très vigoureusement affirmé qu'il y avait conflit d'intérêts, et tel est bien le cas. C'était indubitable. Je n'entends pas par là que cela nuit au fonds, mais il se peut qu'il le fasse. On s'adresse à la Commission des pensions après quoi cette dernière fait les recommandations. Or, il faut que cela soit soumis au conseil d'administration pour approbation. Cependant, si les membres n'aiment pas les conclusions auxquelles on en est arrivés, et s'ils veulent s'adresser aux fiduciaires, ils doivent retourner au conseil d'administration. Leurs interlocuteurs exercent tout simplement leurs autres fonctions, agissent encore une fois à titre de membres du conseil d'administration. Ce n'est pas que d'après nous, cela soit répréhensible, mais ce pourrait l'être. Enfin, ce n'est pas logique. Dans une entreprise aussi vaste que le Canadien national, je ne crois pas que l'on devrait faire ce genre de chose.

M. Benjamin: Vous n'affirmez pas que cette pratique est malhonnête, mais seulement qu'elle pourrait l'être.

M. Worraker: A mon avis, ce n'est pas conforme à la déontologie professionnelle.

Le vice-président: Merci beaucoup.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. A titre d'éclaircissement, j'aimerais préciser que vous ne citez pas le rapport du juge Emmett Hall.

M. Worraker: Je me reporte au travail du docteur Noel Hall.

M. Benjamin: Il s'agit bien de Noel Hall.

M. Worraker: Oui, du docteur Noel Hall; c'est de son rapport que nous citons.

M. Benjamin: Très bien.

M. Worraker: Entre parenthèses, le Conseil national de l'Association des retraités des chemins de fer du CN estime que le fonds de pension n'appartient qu'aux employés du CN. En effet, ce sont ces derniers qui y ont contribué. Or, le rapport Hall émettait l'avis que les syndicats étaient des organismes responsables et devraient négocier les prestations de retraite. Ce n'est cependant pas ainsi que les choses se sont passées au CN; les pensions ont été négociées grâce au mouvement coopératif jusqu'au moment du rapport.

Nous avons maintenu très fermement qu'il fallait négocier séparément, et lorsque le président du CN s'est saisi de la

[Text]

Minister of Labour, Mr. Munro, that they should negotiate separately, we know that the Canadian National general chairman disagreed with that. They said, we want to carry on as we are doing. But because they operate on a joint basis, as you know, in negotiations, the CP general chairman outvoted them so that we are having joint negotiations on pensions when half of the group have no say in the CNR pensions whatsoever, anymore than the CNR have anything to say on the CP pensions.

We maintain that if they are going to negotiate them, they should negotiate on each railroad. In other words, you negotiate for compensation for services rendered and then the employees sit down with their bosses and say, now, how much are we going to throw into this pension fund and how are we going to work it. The CPR could have an entirely different plan than CN. The CP pension plan could be bankrupt and we could be flourishing, but yet we are going into joint negotiations. We say that is wrong; that should not be so.

The Vice-Chairman: Mr. Worraker, Mr. White, and gentlemen, I think I speak for all the members of the committee that we are very pleased that you finally had a chance to appear in front of our standing committee. Tonight, I think, we passed one very important motion. If there is one thing members of Parliament like to do, it is to help people. Rest assured that we are here to help. So, with this, I will conclude the questioning and thank the witnesses for their appearance.

Our next meeting is scheduled for Thursday, June 10, 1982, at 9.30 in the morning, when we shall have the President of the Canadian Railways before us.

Meeting adjourned.

[Translation]

question, il était lui aussi de cet avis. Il a d'ailleurs réussi à convaincre le ministre du Travail, M. Munro. Ils ont dit que nous voulions continuer à faire les choses de la même manière. Cependant, étant donné que les négociations des deux chemins de fer avaient lieu ensemble, le président-directeur général du CP a réussi à imposer son point de vue lors d'un vote; le résultat de cela, c'est que nous tenons à des négociations conjointes relatives aux pensions, et la moitié du groupe n'a aucun droit de regard sur les prestations des chemins de fer du CN, pas plus que les membres des chemins de fer du CN n'en ont sur les pensions du CP.

Nous maintenons que s'il faut négocier les pensions, alors il faut le faire séparément pour chaque chemin de fer. Autrement dit, il faut négocier l'indemnisation pour services rendus puis permettre aux employés de discuter avec leurs patrons des sommes que ces derniers contribueront au fonds et de son administration. Quant aux chemins de fer du CP, ils pourraient avoir un régime tout à fait différent de celui du CN. Ce régime du CP pourrait faire faillite alors que le nôtre se porterait à merveille et malgré cela, nous allons avoir des négociations communes. Or, nous ne sommes pas d'accord avec cela; ce n'est pas ainsi que les choses devraient se passer.

Le vice-président: Monsieur Worraker, monsieur White, messieurs, je crois bien traduire la pensée de tous les membres du Comité en vous disant qu'il nous a fait grand plaisir que vous puissiez enfin comparaître devant nous. Je crois que ce soir nous avons adopté une motion très importante. En effet, s'il y a une chose que les députés peuvent faire, c'est de venir en aide aux gens. Soyez donc assurés que c'est pour cela que nous sommes ici. Cela dit, la période des questions est terminée; il ne me reste qu'à remercier les témoins d'avoir été des nôtres.

Notre prochaine réunion est prévue pour jeudi, 10 juin 1982 à 9h30, alors que comparaîtra le président des Chemins de fer du Canadien national.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

*From the National Council of CN Pensioners Associations
Inc.:*

Mr. R.W. Worraker, Chairman;

Mr. A. Paolucci, Treasurer.

Du Conseil national des associations des retraités du CN Inc.:

M. R.W. Worraker, président;

M. A. Paolucci, trésorier.

From the Canadian Railways Employees' Pension Association:

Mr. J. Earl White, National President;

Mr. James G. Chester, Assistant Manager.

Du «Canadian Railways Employees' Pension Association»:

M. J. Earl White, président national;

M. James G. Chester, directeur adjoint.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 68

Thursday, June 10, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Annual Reports of the Canadian National Railways for
1980 and 81

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 68

Le jeudi 10 juin 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

WITNESSES:

(See back cover)

CONCERNANT:

Rapports annuels des Chemins de fer nationaux du
Canada pour 1980 et 1981

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Dion (<i>Portneuf</i>)
Blaikie	Ellis
Bockstaal	Flis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall
Corbin	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Lapointe (<i>Beauce</i>)	McDermid
MacKay	McKnight
MacLellan	Siddon
Mazankowski	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, June 10, 1982:

Mr. MacLellan replaced Mr. Gingras;
Mr. Corbin replaced Mr. Corriveau;
Mr. Mazankowski replaced Mr. Mayer;
Mr. MacKay replaced Mr. Nowlan;
Mr. Blaikie replaced Mr. Parker;
Mr. Siddon replaced Mr. Dinsdale;
Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Schroder.

(CORRIGENDUM)

Evidence

Issue No. 64—Page 64:35

In the English version in line 11, delete the amount \$12 million and substitute one quarter (1/4) of a million dollars.

In the French version in line 13, delete the amount “12 millions de dollars” and substitute “un quart (1/4) de million de dollars”.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 10 juin 1982:

M. MacLellan remplace M. Gingras;
M. Corbin remplace M. Corriveau;
M. Mazankowski remplace M. Mayer;
M. MacKay remplace M. Nowlan;
M. Blaikie remplace M. Parker;
M. Siddon remplace M. Dinsdale;
M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Schroder.

(CORRIGENDUM)

Témoignages

Fascicule no 64—Page 64:35

A la ligne 11 de la version anglaise, remplacer l'expression «\$12 million» par les mots «one quarter (1/4) of a million dollars».

A la ligne 13 de la version française, remplacer l'expression «12 millions de dollars» par l'expression «un quart (1/4) de million de dollars».

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 10, 1982

(107)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blaikie, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Forrestall, Mackay, MacLellan, Mazankowski, McDermid, McKnight, Nowlan, Siddon and Turner.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer; Mr. R.E. Lawless, President, CN Rail; Mr. C.F. Armstrong, President, CN Holdings and Mr. R.C. Franklin, Senior Corporate Vice-President.

In accordance with its permanent Order of Reference which is contained in section 38 (1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee resumed consideration of the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81.

Dr. LeClair made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:06 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:12 o'clock a.m. the sitting resumed.

It was agreed,—That the responses provided by the Canadian National Railways, to questions raised by the Members of the Committee, at the meetings held on December 18, 1980 and January 22, 1981, on the Annual Report for 1979, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-25"*).

It was agreed,—That a corrigendum be printed to strike out in the English version on page 64:35, line 11, and in the French version on page 64:35, line 13, the amount \$12 million and substituting the following therefor:

one quarter (1/4) of a million dollars

Questioning was resumed;

At 12:43 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(108)

The Standing Committee on Transport met at 3:41 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blaikie, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, MacKay, Mazankowski, McDermid, McKnight and Turner.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer; Mr. R.E.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 JUIN 1982

(107)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h43 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blaikie, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Forrestall, Mackay, MacLellan, Mazankowski, McDermid, McKnight, Nowlan, Siddon et Turner.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. J.M. LeClair, président-directeur général; M. R.E. Lawless, président, CN Rail; M. C.F. Armstrong, président, Entreprises du CN et M. R.C. Franklin, premier vice-président, Affaires générales.

Conformément à son Ordre de renvoi permanent qui est contenu dans le paragraphe 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts revisés du Canada 1970, telle que modifiée par le chapitre 34, et Statuts du Canada 1977-1978, 26-27 Elizabeth II, le Comité reprend l'étude des rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980 et 1981.

M. LeClair fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 11h06, le Comité suspend ses travaux.

A 11h12, le Comité reprend ses travaux.

Il est convenu,—Que les réponses fournies par les Chemins de fer nationaux du Canada aux questions posées par les membres du Comité aux séances tenues les 18 décembre 1980 et 22 janvier 1981, sur le rapport annuel de 1979, soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir appendice «TRPT-25»*).

Il est convenu,—Qu'une correction visant à retrancher dans la version anglaise, à la page 64:35, ligne 11, et dans la version française, à la page 64:35, ligne 13, le montant de 12 millions de dollars par ce qui suit:

un quart (1/4) de million de dollars

L'interrogation se poursuit.

A 12h43, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(108)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h41 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blaikie, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, MacKay, Mazankowski, McDermid, McKnight et Turner.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. J.M. LeClair, président-directeur général; M. R.E. Lawless,

Lawless, President, CN Rail; Mr. R.C. Franklin, Senior Corporate Vice-President; Mr. C.F. Armstrong, President, CN Holdings; Mr. G.M. Cooper, Vice-President and Secretary and Mr. D.E. Todd, General Manager, Public Affairs and Advertising.

In accordance with its permanent Order of Reference which is contained in section 38 (1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee resumed consideration of the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980-81.

The witnesses answered questions.

At 4:47 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 5:25 o'clock p.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 6:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

président, CN Rail; M. R.C. Franklin, premier vice-président, Affaires générales; M. C.F. Armstrong, président, Entreprises CN; M. G.M. Cooper, vice-président et secrétaire et M. D.E. Todd, directeur général, Affaires publiques et publicité.

Conformément à son Ordre de renvoi permanent qui est contenu dans le paragraphe 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts revisés du Canada 1970, tel que modifié par le chapitre 34, et Statuts du Canada 1977-1978, 26-27 Elizabeth II, le Comité reprend l'étude des rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980 et 1981.

Les témoins répondent aux questions.

A 16h47, le Comité suspend ses travaux.

A 17h25, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit;

A 18h25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, June 10, 1982

• 0940

The Chairman: Order, please.

Gentlemen of the committee, in accordance with our permanent order of reference which is contained in Section 38.(1.1), An Act respecting Canadian National Railways, chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada, 26-27 Elizabeth II, we shall resume consideration of the annual reports of the Canadian National Railways for 1980 and 1981.

That surely makes us official anyway.

I would like to take the opportunity this morning to welcome to the committee for the first time as President and Chief Executive Officer of Canadian National Railways Dr. J. M. LeClair. Dr. LeClair, I extend to you on behalf of all members of the committee a very warm welcome to our committee. I would ask you, if you would, sir, to introduce the officials you have with you at the table and remind you that if you have other officials with you whom you would wish to call at any time you are free to do so. I would, however, ask them to come to the table to take one of the microphones so that what they say will be recorded. So please introduce the officials you have at the table, and if you wish to ask somebody else we will have them introduced at the time.

Dr. J. M. LeClair (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): Thank you, Mr. Chairman.

First, I would like to mention how pleased and honoured I am to be here as the representative of Canadian National. This is, indeed, my first appearance as president, but, as you will remember, I was here for three years with my predecessor, Mr. Bandeen.

I would like to present to you my colleagues from CN. To my immediate left, Mr. R. E. Lawless, President and Chief Operating Officer, CN Rail; to his left, Mr. J.M. Cooper, Vice-President and Secretary of the corporation; to my immediate right, Mr. C. F. Armstrong, President, CN Holdings; and, to his right, Mr. R. C. Franklin, Vice-President of Finance and Acting Senior Corporate Vice-President. I have other CN officials with me, Mr. Chairman and, as you said, with your permission perhaps I will be able to ask them to come to the table.

• 0945

I have an opening statement which I understand has just been distributed to you, and which I wonder if you will allow me to read. It should not take too much of your time, but hopefully it should answer in advance some of the questions

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 10 juin 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Messieurs les membres du Comité, nous allons reprendre, conformément à l'ordre de renvoi permanent contenu dans l'article 38(1.1) de la Loi de 1970 sur les chemins de fer nationaux du Canada, tel que modifié par le chapitre 34 des statuts du Canada de 1977-1978, 26-27 Elizabeth II, notre étude des rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour les années 1980 et 1981.

Voilà, au moins c'est officiel maintenant.

J'aimerais profiter de l'occasion pour souhaiter la bienvenue au président directeur général des Chemins de fer nationaux du Canada, M. J.M. LeClair, qui comparaît pour la première fois devant le Comité. Monsieur LeClair, je vous souhaite une très chaleureuse bienvenue de la part de tous les membres du Comité. Si vous voulez bien, je vous demanderais de nous présenter les hauts fonctionnaires qui sont assis à vos côtés. Je tiens d'autre part à vous rappeler que si vous souhaitez céder la parole, pendant la réunion, à un certain nombre d'autres personnes qui vous accompagnent, vous êtes libre de le faire à n'importe quel moment. Je vous demanderais seulement, si le cas se présente, de les inviter à s'asseoir en face d'un micro afin que nous puissions enregistrer ce qu'ils auront à dire. Pourriez-vous donc nous présenter les hauts fonctionnaires qui vous accompagnent? Si quelqu'un d'autre intervient plus tard, nous le présenterons à ce moment-là.

M. J.M. LeClair (président directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord dire combien je suis heureux et honoré d'être ici devant vous à titre de représentant des chemins de fer nationaux. C'est en effet la première fois que je compare en tant que président, mais vous vous souviendrez que j'ai comparu devant vous il y a trois ans avec mon prédecesseur, M. Bandeen.

Je vais maintenant vous présenter mes collègues des Chemins de fer nationaux. Assis à ma gauche est M. R.E. Lawless, président de CN Rail, à sa gauche se trouve M. J.M. Cooper, vice-président et secrétaire de la société; assis à ma droite est M. C.S. Armstrong, président, Entreprise CN; et à sa gauche, se trouve M. R.C. Franklin, vice-président de Finance et vice-président par intérim des affaires générales. D'autres spécialistes encore accompagnent, monsieur le président, et, comme vous l'avez dit, je les inviterai peut-être plus tard à venir s'installer auprès de nous.

Je pense que notre mémoire vous a été distribué, et j'aime-rais savoir si vous me permettriez de le lire. Je ne pense pas que cela demanderait beaucoup de temps. Nos remarques préliminaires répondront peut-être déjà à un certain nombre

[Text]

you might have. It may also set the tone for this morning's discussion. I will leave up to you whether you want to take it as read or whether you would want me to read it very quickly.

The Chairman: Is it agreed that it be read?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Proceed then; but before you start, Dr. Leclair, I neglected to congratulate you on behalf of the committee on your appointment as President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways. We will look forward to hearing from you on an annual basis for some years to come.

Mr. Leclair: Thank you, sir. I appreciate that.

The Chairman: I was speaking only to 1984.

Mr. Leclair: At the outset, I would like to underline the importance which we, as senior officers of CN, attach to our appearances before this committee. We recognize that you represent very directly the stakeholders in Canadian National, the people of Canada, and we welcome the opportunity to account to them through you.

I am aware that we are here to respond to any questions you may have about our annual reports in 1980 and 1981, and this we are pleased to do. However, I see it as our primary responsibility today to ensure that all members of this committee, and, indeed, of Parliament, understand the difficult financial situation in which CN currently finds itself and how unpromising the short-term future seems.

Malgré un bon rendement et des marges de profit relativement élevées au cours des deux dernières années, le problème est sérieux. Et je crois que vous devez comprendre clairement notre situation financière; les perspectives d'amélioration pendant au moins une année civile sont minces. Vous avez parfaitement le droit de savoir pourquoi les choses vont si mal et j'essayerai de vous donner des explications aussi complètes que possible sans prendre tout le temps mis à ma disposition.

Au cours de chacune des deux dernières années, nous avons réalisé un profit dépassant de quelque peu les \$190 millions. Et au cours de chacune de ces années, nous avons remis au gouvernement un dividende de près de \$40 millions. Ce sont deux dominateurs communs de ces deux années, probablement les seuls.

In 1981, nearly a third of the profit was earned in the first quarter. In other words, income fell as the year progressed. We knew by mid-year that our traffic levels were going down and they continued to decline. Primarily as a result of reduced traffic, we recorded a first quarter loss of nearly \$70 million this year; in fact, it was \$67 million. At present, traffic is down on the average 15 per cent. In some commodity groups, it is down 30 per cent or more. Among major commodity groups, only grain recorded a traffic increase. As you know, we carry grain at the statutory Crows Nest Pass rate, which does not

[Translation]

de questions que vous vous posez. Elles pourraient d'autre part donner le ton pour nos discussions de ce matin. Mais c'est à vous de discuter si vous voulez que je le lise ou que l'on fasse comme si.

Le président: Tout le monde est-il d'accord pour qu'on le lise?

Des voix: D'accord.

Le président: Allez-y. Mais j'aimerais auparavant, monsieur LeClair, vous féliciter au nom du comité de votre nomination au poste de président directeur général des Chemins de fer nationaux du Canada. Nous espérons ainsi avoir l'occasion de vous rencontrer annuellement pendant bien des années.

M. LeClair: Merci, monsieur. J'apprécie.

Le président: Je ne voulais parler que de la période se terminant en 1984.

M. LeClair: J'aimerais tout d'abord souligner l'importance que nous accordons, en notre qualité de dirigeants du CN, à notre comparution devant le comité. Nous reconnaissions que vous présentez directement les actionnaires du Canadien National, les citoyens du Canada, et nous nous réjouissons que vous nous donniez cette occasion de leur rendre compte de nos activités, par votre entremise.

Je sais que nous sommes ici pour répondre à toutes les questions que vous aurez au sujet de nos rapports annuels des années 1980 et 1981, et nous nous ferons un plaisir de le faire. Toutefois, notre première responsabilité est de nous assurer que tous les membres du comité, et de fait le Parlement dans son ensemble, sachent que notre société se trouve présentement dans une situation financière difficile et que nos perspectives d'avenir, pour ce qui est du court terme, sont peu prometteuses.

Notwithstanding good performance, and relatively high levels of profits in the past two years, CN today has financial difficulties for which we see little improvement for at least a calendar year. You are quite properly entitled to know why things are as bad as they are, and I will try to give as complete an explanation as possible without taking up the entire available time.

In each of the past two years we earned profits somewhat in excess of \$190 million, and in each of those years paid to the federal government a dividend of nearly \$40 million. These are common denominators between those two years, but almost the only ones.

En 1981, près du tiers des bénéfices ont été réalisés au cours du premier trimestre. Autrement dit, les revenus ont diminué à mesure que l'année progressait. Au milieu de l'année, nous savions que le trafic était en baisse, et ce dernier a d'ailleurs continué de chuter. Nous avons enregistré un déficit de près de 70 millions de dollars avant le premier trimestre de cette année, et cela est imputable surtout à la diminution du trafic. A l'heure actuelle, le trafic connaît une baisse moyenne d'environ 15 p. 100. Dans certains secteurs, la baisse est de 30 p. 100 ou plus. Les céréales sont les seuls produits, parmi les principaux

[Texte]

cover our costs of transportation and soon will not even cover the cost of fuel. So an increase in grain traffic merely adds to our losses.

The reasons for the decline in traffic, and a corresponding decline in our revenues, are well known to you. Business activity is down in all sectors. Plants and businesses are closing their doors. Even those companies which remain viable are operating at lower levels of production. This means lower inventories of manufactured goods. Automobile sales are down. Housing starts are down. And all this means a reduced demand for our services. As Mr. Lawless said recently, we carry only what other people want to ship, and people are shipping less. When business activity drops off, service industries are among the first to feel the pinch, and transportation is almost the classic example of this effect.

We have also been hurt by labour unrest. The strikes in the British Columbia forest products industry last year dealt a body blow to our second-half revenues. The current INCO strike, for example, will cost us nearly \$100,000 a week in lost revenue.

• 0950

No large industry with high fixed costs and a narrow margin can thrive in this kind of environment, and we are no exception.

Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons et il nous incombe, en notre qualité de dirigeants de la corporation, de nous en occuper. Au cours des quelques derniers mois, nous avons pris des mesures qui, nous l'espérons, contiendront nos pertes et nous permettront peut-être d'atteindre le seuil de rentabilité, en 1982. Elles ont nécessité des décisions difficiles. Comme vous le savez très bien, la plupart d'entre elles étaient, de plus, politiquement désagréables.

I will give you some examples. We have had to curtail our rail orders from Sysco. In our rail division, we have had to lay off 2,500 employees and have extended summer shutdown periods at major maintenance facilities affecting more than 3,000 other employees. Operating budgets for all departments of the company have been cut by 5 to 10 per cent. Capital expenditures have been cut by more than \$200 million. Salaries for senior officers have been frozen to the level they were on January 1, 1981.

I said these were very difficult decisions. In the case of Sysco, we will likely be accused of putting to the sword an industry which is vitally important to an economically depressed area. However, 15,000 tons of our previous rail order has not been delivered and is on hold. We do not need the additional rails now and, if we ordered them, we would

[Traduction]

paux, qui aient connu une hausse. Comme vous le savez, nous transportons les céréales au tarif réglementaire du Pas-du-Nid-du-Corbeau, tarif qui ne couvre pas nos frais de transport et qui bientôt ne couvrira même pas les frais de carburant. Une augmentation du trafic de céréales ne fait donc qu'aggraver nos pertes.

Vous connaissez très bien les raisons pour lesquelles le trafic a baissé, et vous savez donc pourquoi nos revenus ont également diminué. Les chiffres d'affaires sont en baisse dans tous les secteurs. Des usines et des entreprises ferment leurs portes, même les sociétés qui demeurent viables ont diminué leur niveau de production. Cela signifie que les stocks de biens manufacturés sont plus bas, les ventes d'automobiles baissent, la construction des maisons familiales aussi. Cela a pour effet de réduire la demande de nos services. Comme le disait récemment M. Lawless, nous ne transportons que ce que les gens veulent expédier, et les gens expédient moins de choses. Quand les affaires vont mal, les entreprises qui offrent des services sont parmi les premières à en ressentir les effets, et l'industrie du transport est l'exemple classique de cette réaction en chaîne.

Un certain nombre de malaises ouvriers nous ont également nui. Les grèves dans l'industrie des produits forestiers de la Colombie-Britannique, l'an dernier, ont durement frappé nos profits pour le deuxième semestre. Et la grève qui sévit à l'heure actuelle chez INCO nous prive de près de \$100,000 par semaine.

Aucune industrie importante ayant des frais fixes et une marge restreinte ne peut bien fonctionner dans pareil environnement, et nous n'échappons pas à la règle.

This is the situation we find ourselves in, and it has fallen to us, as the management of the corporation, to deal with it. Over the past couple of months we have taken measures which we hope will stem our losses and perhaps enable us to record a break-even position for 1982. All of these have involved difficult decisions. As you are well aware, most of have been politically unpalatable as well.

Voici quelques exemples. Il nous a fallu réduire nos commandes auprès de la Société Sysco. Nous avons dû licencier 2,500 employés dans notre division ferroviaire et nous avons prolongé la durée de la fermeture estivale de nos principaux centres d'entretien, ce qui touchera plus de 3,000 autres employés. Les budgets d'exploitation de tous les services de la société ont été coupés de 5 à 10 p. 100. Nous avons réduit nos dépenses en immobilisations de plus de 200 millions de dollars. On a d'autre part gelé les salaires des cadres supérieurs pour les maintenir au niveau qu'ils avaient le 1^{er} janvier 1981.

Comme je l'ai dit, ces décisions ont été difficiles à prendre. Dans le cas de la Société Sysco, on nous accusera probablement de passer au fil de l'été d'une société qui est d'une importance vitale à une région économiquement laguisante. Nous leur avons demandé de retenir la livraison de notre dernière commande de 15,000 tonnes de rails. Nous n'avons

[Text]

have to finance both the purchase and the storage. We simply do not have the money to do it. Nor do I think it is within CN's responsibility or mandate to subsidize any industry. But I will be coming back to this in a short while.

Les licenciements nous ont donné beaucoup d'inquiétude personnelle. Nous reconnaissions tous que si un soutien de famille perd son travail, particulièrement dans des temps difficiles, cela peut être une tragédie pour cette famille. Toutefois, comme le trafic réduit nous a forcés à mettre 240 locomotives et 20,000 wagons en chômage, nous devons donc aussi réduire les services de soutien administratif et d'entretien. Peut-être y a-t-il eu des temps où une grande entreprise pouvait se permettre de garder des surplus de personnel sur sa feuille de paie et résister à une période difficile. Dans les circonstances actuelles, c'est tout simplement impossible.

The cuts in capital spending are of equal concern. Between now and the end of 1986, we had expected to spend roughly \$6 billion on capital projects. The bulk of this is for CN Rail, and about \$1.5 billion was targeted specifically for plant expansion in western Canada. As you know, we are near the limits of our capacity in the west right now. Of the total required, as we see it now, we will have to borrow more than \$3 billion. Borrowing this money, if we can borrow it, may literally mortgage the future of the company, at these high interest rates. If we delay the major part of the work, we will limit our own future prospects, and may well inhibit the expected developments in the resource economy in the west.

My point here is that all of these actions have involved hard choices. In every case, we have been faced with damned-if-we-do-and-damned-if-we-do-not decisions. There has not been, and will not be, any single magic solution which will cause all of our problems to evaporate. We are stuck. And the bottom line in all of these decisions we have made was exactly that, the bottom line. Our primary concern has been the health and financial integrity of the corporation. While I do not want to exaggerate this question, I do not want to, and cannot, underestimate it either.

A moment ago, in reference to capital borrowings, I used the phrase, "if we can borrow it." We are concerned that if our losses continue our bond rating may suffer. If this happens, our ability to borrow may be impaired. I know this is a worst-case scenario, but if it comes to that the government may have to consider yet another recapitalization of CN. If this happens, the difference will be that this time a financial reordering of the company will involve hard cash. Past restructurings have essentially been paper transactions, the swapping of debt for equity. However, we have been borrowing in the marketplace since 1975. If we get to the point where we need to be bailed out, which I hope will not happen, the cost to the government then, in cash, will be enormous. It is precisely to

[Translation]

pas besoin de rails supplémentaires à l'heure actuelle, et si nous les commandions, nous aurions à financer et l'achat et les frais d'entreposage. Nous n'avons tout simplement pas l'argent nécessaire. Et je ne pense pas non plus qu'il soit du ressort du CN de subventionner une industrie, quelle qu'elle soit. Je vais d'ailleurs revenir sur ce point un peu plus tard.

The lay-offs have caused us considerable personal anguish. We all recognize that the loss of a breadwinner's job, particularly in bad times, can be a family tragedy. However, with 240 locomotives and 20,000 rail cars idle because of reduced traffic, our maintenance and administrative support requirements are down. Perhaps there was a time when large organizations could keep surplus staff on the payroll and still weather a bad period. Today, in our circumstances, we simply cannot do it.

Nous nous soucions également des restrictions en matière de dépenses en capital. Nous nous étions attendus à consacrer, d'ici 1986, quelque 6 milliards de dollars à des projets d'immobilisations. La plus grande partie de cet argent devait aller à CN Rail, et quelque 1,5 milliard de dollars devaient servir à améliorer les installations dans l'Ouest canadien. Comme vous le savez, nous nous approchons dans l'Ouest canadien des limites de notre capacité. Au rythme où vont les choses, on prévoit devoir emprunter plus de 3 milliards de dollars. Emprunter cet argent, si on peut le faire, pourrait littéralement hypothéquer l'avenir de la société, compte tenu des taux d'intérêt très élevés. Mais si nous retardons la majorité de ces travaux, nous limiterons nos perspectives d'avenir et nous pourrions très bien retarder le développement attendu de l'économie de l'Ouest, qui est essentiellement fondée sur l'exploitation des ressources naturelles.

Ce que je veux dire, c'est que toutes ces mesures, toutes ces décisions, sont issues de choix difficiles. Dans chaque cas, nous avons dû prendre des décisions qui n'ont pas plu à tout le monde. Il n'existe pas, et il n'existera jamais, de solution unique et magique à tous nos problèmes. Nous nous trouvons dans une impasse. Les décisions que nous avons prises nous ont été ni plus ni moins imposées, étant donné qu'il n'y avait aucune autre solution. Notre principal souci étant le maintien de la prospérité de la société, je ne veux ni exagérer ni minimiser l'importance de la question.

Il y a quelques instants, j'ai parlé d'emprunts à des fins d'immobilisations. Lorsque j'ai dit qu'on emprunterait de l'argent, j'ai précisé qu'on le ferait «si on pouvait le faire». Mais si nos pertes continuent à s'accumuler, nous craignons que notre cote baisse. Si cela se produisait, nos possibilités de crédit s'en trouveraient réduites. Je sais que nous contemplons ici le pire, mais si on en arrivait là, il faudrait peut-être que le gouvernement envisage de recapitaliser le CN. Mais s'il optait pour cette solution, il faudrait, cette fois, injecter de nouveaux capitaux. Toutes les restructurations financières antérieures n'ont été que des échanges de documents: la substitution d'un capital-actions à la dette courue. Cependant, nous empruntons sur les marchés depuis 1975. Si nous nous trouvons obligés

[Texte]

prevent this kind of scenario unfolding that we have taken the actions we have taken.

• 0955

I may add, parenthetically, I think we will be successful in preventing this worst-case scenario, but other hard decisions will have to be taken in the near future.

We do not know if we have done enough to protect the interests of CN; if time reveals we have not, we may have to address other problem areas, among them CN Express. I know how controversial this would be, but I ask you to consider the prospect in light of one of the most difficult economic realities faced by CN in good times and in bad times.

Bien qu'une certaine indemnisation nous soit versée pour plusieurs des services non rentables que nous exploitons, les déficits réalisés dans trois secteurs nous sont imputés. Je parle ici des céréales transportées au tarif réglementaire, de Terra-Transport à Terre-Neuve et des Messageries du CN. Les pertes imputables à ces trois chapitres en 1982 sont évaluées à 370 millions de dollars. Cela signifie que l'entreprise dans son ensemble devrait réaliser un bénéfice de près de 375 millions de dollars avant même d'entrer en exercice. Le transport des céréales au tarif du Nid-de-Corbeau et les services assurés à Terre-Neuve constituent pour nous des obligations à l'endroit desquelles aucune initiative ne nous est permise. Les Messageries CN représentent un cas différent, et si de nouvelles compressions budgétaires devaient être effectuées, c'est ce secteur que nous devrions viser en premier lieu. Evidemment, il ne s'agit pas là d'une menace et je ne voudrais pas que vous l'interprétriez comme telle. Toutefois, les Messageries ont subi des pertes d'exploitation de plus de 140 millions de dollars au cours des trois dernières années. Face à des coupures imminentes, nous ne pourrions probablement pas fermer les yeux plus longtemps sur ces déficits.

Although the parallel is not exact, some comparison can be made between the three major losers I mentioned a moment ago and VIA Rail, to which we provide services under contract. For example, one of the major requirements of any new pricing structure for grain transport is that rates provide some return against fixed costs. Snavely, King & Associates, rail costing consultants hired by the federal government, have recommended changes that effectively meet this requirement. Our current operating contract with VIA Rail makes no such provision. We are unfortunately limited to the recovery of only long-term variable costs.

Regardless of what you have read or heard to the contrary, the real facts on provision of services to VIA and the cost of

[Traduction]

d'appeler au secours, et j'espère que ce ne sera pas le cas, le gouvernement serait obligé de débourser des sommes énormes. C'est justement pour éviter pareille situation que nous avons pris les mesures que vous connaissez bien.

Jaimerais faire une petite parenthèse: je pense que nous allons parvenir à éviter le pire, cest-à-dire le scénario que je viens de vous expliquer. Mais, pour ce faire, il nous faudra prendre dans um proche avenir beaucoup d'autres décisions difficiles.

Nous ignorons si nos efforts suffiront à protéger les intérêts du CN; si le temps nous prouve le contraire, nous devrons peut-être nous attaquer à d'autres secteurs à problèmes, notamment celui de Messagerie. Je sais bien quelle controverse cela soulèverait, mais il nous faut envisager cette possibilité puisque la situation économique actuelle est l'une des plus difficiles auxquelles le CN ait eu à faire face, que ce soit en période d'abondance ou de restriction.

Though we are compensated for many of the uneconomic services we operate, there are three areas in which we absorb the losses ourselves. These are Crow grain, Terra Transport in Newfoundland and CN Express. We estimate losses on these three for 1982 at approximately three hundred and seventy-million dollars. This means that the cooperation as a whole would have to earn nearly three hundred and seventy-five million dollars before the year begins. The transport of grain at the Crow rate, and provision of services in Newfoundland, are statutory obligations about which we can do nothing on our own. The express service is somewhat different, and if we must make further cuts, we will have to examine it once again. But I mean this in no way as a threat, and I would not want it to be taken as such. However, Express operating losses over the past three years have totalled more than one hundred and forty-million dollars. If further cuts are necessary, we may not be able to ignore this loss any longer.

Bien qu'il ne s'agisse pas de situations identiques, on peut établir une comparaison entre ces trois grands secteurs critiques et VIA Rail, à qui nous assurons un certain nombre de services en vertu des divers contrats. L'un des éléments fondamentaux de l'établissement de nos tarifs de transport de céréales c'est que lesdits tarifs assurent un rendement proportionnel aux coûts fixes. La société Snavely, King & Associates, groupe d'experts-conseils en matière d'établissement des tarifs ferroviaires, à laquelle a recouru le gouvernement fédéral, a recommandé des modifications qui satisferaient cette exigence. Notre entente d'exploitation actuelle, conclue avec VIA Rail, ne tient pas compte de ce facteur. Malheureusement, nous ne pouvons dans le cadre de cette entente récupérer que les coûts variables à long terme.

Quoi que vous ayez lu ou entendu à ce sujet, je vais maintenant vous expliquer exactement ce qu'il en est pour ce

[Text]

doing so are as follows. Staff of the Railway Transport Committee of the CTC have calculated that charging fully allocated costs of operation, meaning a pro rata share of all cost elements, would add 20 per cent to the bill for variable costs. Interestingly, this is very close to the Snavely proposal that the base rate for grain haulage should be about 122 per cent of variable costs. In the case of VIA Rail, if CTC orders permitted us to recover a share of these costs, our revenue from VIA would increase by approximately \$60 million per year.

While our contract with VIA does not represent an outright cash drain for CN, as are the losses on grain or Newfoundland or express, it does, nonetheless, incur costs which must be absorbed elsewhere in the system.

On the question of CN's financial problems, I would like to offer a brief personal aside. My colleagues all have longer tenure at CN than I have. I know it would have been a pleasure for them to come here and tell you all is well; it would have been a particular pleasure for me in my first appearance before Parliament as president of the company. It is a source of considerable regret to all of us that we must, instead, be the bearers of bad news. I feel we have no choice but to tell things as they are. It is my earnest hope that when we return in a year we can bring more positive news.

I might conclude with a few remarks about CN's role and place in the grand scheme of things as we see it.

Our responsibility, indeed, our mandate, is to provide efficient transportation services at the lowest possible price to clients. We are also expected—quite properly, I think—to show a pro-Canadian bias in our procurement policies. We do not see it as our responsibility, however, to subsidize the steel industry, as I mentioned, or the lumber industry, or any other industry. Nor should we be required to be a provider of local employment, regardless of cost.

• 1000

From the time CN was established in the early twenties, the government deemed it wise that the corporation be managed and operated under commercial principles. Indeed, this dictum has been confirmed and reinforced by the findings of a series of royal commissions. We believe this course to be the correct one for CN because it allows the corporation to provide the best and most efficient service to the benefit of all.

I am addressing this question of our mandate because, currently, pressures on us to maintain uneconomic and non-essential services and to provide employment are increasing,

[Translation]

qui est des services que nous offrons à Via et de ce que cela nous coûte. Le personnel du Comité de transport ferroviaire de la société a calculé que les coûts variables augmenteraient de 20 p. 100 si notre facture portait sur les coûts totaux d'exploitation, c'est-à-dire s'ils étaient calculés au prorata de toutes les composantes des coûts. Il est intéressant de constater que cette méthode se rapproche de celle que préconise la société Snavely. Cette dernière est d'avis que le tarif de base pour le transport des céréales devrait correspondre à environ 122 p. 100 des coûts variables. Pour ce qui est de VIA Rail, si les directives émises par la société nous permettaient de récupérer une partie de ces coûts, nos recettes provenant de la VIA augmenteraient d'environ 60 millions de dollars par an.

Bien que notre contrat avec VIA ne représente pas une source absolue d'épuisement des capitaux du CN, comme c'est le cas pour le transport des céréales, des services à Terre-Neuve et des Messageries, les coûts entraînés doivent néanmoins être absorbés ailleurs dans le réseau.

Pour ce qui est des difficultés financières du CN, permettez-moi de faire quelques brefs commentaires personnels. Tous mes collègues du CN y travaillent depuis plus longtemps que moi. Je sais qu'ils auraient voulu venir eux-mêmes vous rencontrer pour vous dire que tout va bien. Quant à moi qui comparaît pour la première fois devant vous comme président de la société, j'aurais voulu ne vous apporter que de bonnes nouvelles. Nous regrettons tous d'avoir à jouer le rôle «d'oiseaux de mauvais augure». Mais je n'ai pas le choix: je suis obligé de vous dresser un tableau aussi réaliste que possible de la situation. Mais j'espère que lorsque nous reviendrons l'an prochain nous pourrons vous faire part de nouvelles un peu plus heureuses.

Pour terminer, j'aimerais faire quelques remarques au sujet du rôle qui revient aux Chemins de fer nationaux dans le programme d'ensemble.

Notre responsabilité, notre mandat, c'est d'assurer à notre clientèle un service de transport efficace et aussi bon marché que possible. Les gens s'attendent aussi, et à juste titre, je crois, à ce que nos politiques d'achat favorisent l'entreprise canadienne. Il ne nous revient cependant pas de subventionner l'industrie de l'acier, comme je l'ai déjà dit, l'industrie du bois de construction, ou toute autre industrie. Tout comme nous ne devrions pas être obligés de devenir pourvoyeur d'emplois locaux, quel qu'en soit le prix.

Dès la création du CN, dans les années 1920, le gouvernement a cru plus sage d'exploiter et de gérer l'entreprise sur une base commerciale. Cette décision a été confirmée et appuyée par les rapports d'un certain nombre de commissions royales. Nous sommes d'avis que cette orientation est celle qui convient le mieux au CN, parce qu'elle permet à la compagnie d'assurer les meilleurs services le plus efficacement possible. L'ensemble s'avère plus profitable pour tout le monde.

Je soulève la question de notre mandat parce qu'actuellement des pressions croissantes s'exercent sur nous en vue du maintien de services ni économiques ni rentables et de la

[Texte]

precisely at a time when our ability to respond is at its lowest ebb.

Employment is almost certainly the most sensitive of these issues, particularly in bad economic times. As I said earlier, reducing our workforce has caused us great distress. Decisions required for the corporate good may have profound effects on individual workers or groups of workers, and this presents one of the most difficult problems facing any chief executive today.

However, the pain of individual separations must be weighed against the health and integrity of the corporation as a whole and against the possibility of job losses for an entire workforce.

So, despite the hardships caused by layoffs, we continue to see it as our mandate to operate an efficient company for the benefit of the people of Canada, who are both the owners of CN and the users of its services. This requires that we achieve levels of productivity and economies of operation which at least match those of our competitors. To do that in these circumstances requires the kind of hard choices and decisions which have confronted us over the past few months.

Indeed, to shrink away from this course would, in our opinion, be a serious dereliction of duty.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Dr. LeClair.

I might point out to members of the committee that we obviously have a good deal of interest this morning. I have a long list of people who wish to participate in the proceedings this morning.

As is our standard practice, the first intervenor for each party will have 20 minutes. Each subsequent intervenor will have 15 minutes. I would ask members to wind up their questioning when I signal to them that their time has expired so that we can be fair to all members. We start this morning with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. I would like to echo what the chairman said, Dr. LeClair and the officials of CN, and to welcome you here today. We appreciate the frankness of your report, although we may not be obviously overly excited with some of the realism that you explained.

Perhaps, with no intent in this first hearing to be too abrasive, I will be quite frank. I think what I am going to ask is a proper question to ask all heads of Crown corporations at this particular time when there is some debate on freedom of information and fuller knowledge of how the government system and/or Crown corporations work.

Having given you a welcome, since you do mention in your report salary freezes, I would like to ask you, from strictly a practical, political point of view and in the public interest, what is your salary?

[Traduction]

création d'emplois, et ce, au moment précis où notre capacité à réagir est des plus faibles.

L'emploi est de toute évidence le sujet le plus délicat que j'ai abordé, surtout en des temps économiques aussi difficiles. Comme je l'ai déjà dit, la réduction des effectifs nous a profondément touchés. Les décisions nécessaires au bien-être de l'entreprise peuvent avoir des conséquences graves pour les employés ou les groupes d'employés, et ce problème est l'un des plus épineux auxquels un chef d'entreprise doit aujourd'hui faire face.

Mais nous devons peser d'une part le malaise causé par les licenciements et, d'autre part, la prospérité de la compagnie, ainsi que les pertes d'emplois possibles pour l'ensemble des effectifs.

Malgré cette épreuve pénible des licenciements, nous continuons à croire que notre mandat est d'exploiter la compagnie d'une façon efficace, pour le plus grand bien des Canadiens, à la fois propriétaires du CN et usagers de ses services. Nous devons par le fait même atteindre des niveaux de productivité et réaliser des économies d'exploitation au moins égaux à ceux de nos concurrents. Atteindre cet objectif dans un climat aussi peu propice justifie les décisions déplorables que nous avons prises au cours des derniers mois.

En fait, nous éloigner de cette démarche constituerait, à notre avis, un abandon grave de nos devoirs.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur LeClair.

J'aimerais faire remarquer aux membres du Comité qu'il est évident que ce matin l'intérêt est manifeste. J'ai une longue liste d'intervenants aux délibérations de ce matin.

Comme nous en avons l'habitude, le premier intervenant de chaque parti disposera de 20 minutes. Chaque intervenant subséquent aura 15 minutes. J'aimerais demander aux députés de mettre un terme à leurs questions lorsque je leur indiquerai que leur temps est écoulé de façon à être juste pour tous. Nous allons commencer ce matin par M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. J'aimerais faire écho à ce qu'a dit notre président, monsieur LeClair, et directeurs du CN, et vous souhaiter la bienvenue ici aujourd'hui. Nous apprécions la franchise de votre rapport, bien que manifestement nous ne soyons pas particulièrement heureux de certains des faits que vous avez présentés.

Sans vouloir au cours de cette première réunion être trop caustique, je vais être très franc. Je vais vous poser la question, qu'il convient, je crois, de poser à tous les dirigeants de sociétés d'État en cette époque particulière, lorsqu'il est question de la liberté d'information et d'une connaissance plus complète des rouages du gouvernement et des sociétés d'État.

Maintenant que je vous ai souhaité la bienvenue, puisque vous mentionnez dans votre rapport le gel des salaires, j'aimerais vous demander, d'un point de vue strictement pratique, politique et dans l'intérêt public, quel est votre salaire?

[Text]

Mr. LeClair: Mr. Chairman, if I may answer that one right now, I have no problem saying what my salary is. It has been mentioned in the newspapers. But I believe it is a policy of the government not to divulge the salaries of individuals in a Crown corporation. Therefore, since the policy and the practice has been that we do not divulge the individual salaries of members of Crown corporations, I will not divulge mine. However, it is of course quite within, if you want, the mandate of the government, through its minister, to say this publicly. But I do not think it is for me to say publicly what my salary, or that of any other individual within the corporation, is.

• 1005

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I appreciate, and I am not surprised at, that answer, quite frankly, but I wanted to get it on the record. Just to come as far as you feel under present policy you can go, what is your range and the range of the president of CN Rail? As another supplementary to that, when you talk about a freeze, when was the last change in the range? In other words, the fact there is the freeze—some people say members of Parliament should freeze their salaries, but they took a recent increase. I just wonder. It is fine to have a freeze, but when was the last increase?

Mr. LeClair: The freeze—I will deal with that one first—was the salary level on January 1, 1981. There has been no increase for the 30 top officers since January 1, 1981.

The range of the president of CN Rail, or indeed of any others, I do not have offhand, Mr. Chairman. I do not think even if we looked through our material we would have that, but that can be provided to you in writing if you wish.

The Chairman: Thank you.

I might point out, as I should have done before the questioning started, that we have the committee scheduled to sit today until 12.30 and then again at 3.30—

Mr. Nowlan: Is it possible to prolong the meeting?

The Chairman: We had not planned that. I shall look into the possibility if all sides are in agreement that we require more time. Perhaps, Mr. LeClair, you might be able to get that information for this afternoon's sitting.

Mr. LeClair: We will try to see what we can do.

The Chairman: If not, you can submit it through the clerk.

Mr. LeClair: Right.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I gather, Mr. LeClair, that as far as you are concerned, being the president and chief executive officer of one of the largest Crown corporations, you personally do not have any problem with disclosure of your salary in the public interest and public domain—since this is where we are today—

[Translation]

M. LeClair: Monsieur le président, je vous dirai tout de suite, que je n'éprouve aucune difficulté à vous dire quel est mon salaire. Il en a été fait mention dans les journaux. Toutefois, je crois que le gouvernement a comme politique de ne pas divulguer les salaires des employés des sociétés d'État. Par conséquent, puisque la politique et la pratique ont été de ne pas divulguer les salaires individuels des cadres des sociétés d'État, je ne révélerai pas le mien. Toutefois, il relève tout à fait du mandat du gouvernement, par l'entremise du ministre, de le révéler publiquement. Il ne me revient pas cependant de dire publiquement quel est mon salaire ou celui de tout autre agent de la société.

M. Nowlan: Monsieur le président, je comprends et je ne suis pas du tout surpris très franchement par cette réponse, mais je voulais que la chose soit notée. Afin d'aller aussi loin que vous croyez pouvoir le faire dans le cadre de la politique actuelle, quelle est votre échelle de salaire et celle du président de CN Rail? En outre, lorsque vous parlez d'un gel, quand a eu lieu le dernier changement à cette échelle de salaire? En d'autres termes, le fait qu'il y ait gel—certains prétendent que les députés devraient bloquer leur salaire, mais ils viennent tout juste d'obtenir une augmentation récente. Je me pose donc des questions. C'est parfait d'avoir un gel, mais à quand remonte la dernière augmentation?

M. LeClair: Le gel—je vais d'abord parler de cet aspect—a été imposé sur les salaires au 1^{er} janvier 1981. Il n'y a eu aucune augmentation depuis le 1^{er} janvier 1981 pour les 30 cadres supérieurs.

Quant à l'échelle de salaire du président de CN Rail ou de quiconque, je n'ai pas ces renseignements sous la main, monsieur le président. Même si nous regardions la documentation que nous avons apportée aujourd'hui, je ne crois pas que nous puissions vous répondre, mais nous vous écrirons bien volontiers.

Le président: Merci.

J'aimerais faire remarquer, comme j'aurais dû le faire avant le début des questions, qu'il est prévu que le comité siège aujourd'hui jusqu'à midi trente et encore une fois à 15h30—

M. Nowlan: Est-il possible de prolonger la réunion?

Le président: Nous ne l'avions pas envisagé. J'en examinerai la possibilité si tous les partis sont d'accord qu'il nous faut plus de temps. Peut-être pourriez-vous nous procurer ces renseignements, monsieur LeClair, pour la séance de cet après-midi.

M. LeClair: Nous essaierons.

Le président: Sinon, vous pourrez les envoyer au greffier.

M. LeClair: Très bien.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je conclus, monsieur LeClair, qu'en ce qui vous concerne, en votre qualité de président-directeur général de l'une des plus importantes sociétés d'État, personnellement, vous n'éprouvez aucun embarras à ce que soit divulgué votre salaire dans l'intérêt public dans le domaine public—puisque

[Texte]

as long as that was the government policy; in other words, as long as the minister decides to open the books completely?

Mr. LeClair: That is right.

Mr. Nowlan: Fine.

I was interested in your forecasts. Without going through the detail at this stage—because others of my colleagues and other members around the table are going to get into very specific areas of this CN operation—as I listen to your report and we all are aware of the general economic inactivity and decline in activity in the country, really, in terms of the prognosis, unless the economic cycle turns up, is it just more hope than reality that a year from now you would come and have a better picture?

You mentioned two factors, the economic activity and all the decline in orders in transportation, compounded by labour unrest. Those were the two factors as I understood them. Leaving the labour unrest alone as part of the problem and coming to perhaps obviously the larger problem, if that economic activity in the country does not improve, really is it not just wishful thinking that your indicators are going to improve a year hence?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I would not like to overemphasize the fact of labour unrest that was mentioned as one of the factors. It is not the most important factor. By far the most important factor is the economic situation that affects everybody, CN as well as others. You are quite right. Unless there is a significant change in the economic situation, we will be back next year as the bearers of bad news again.

I think my whole presentation, my opening remarks, and all of what we are going to try to say today in answer to your questions is to give you things as we see them. Right now our assumptions are that the economic activity for the rest of this year, and indeed for 1983, are going to be such that we are going to be very, very hard pressed when we come back here next time. These are indeed the reasons why we are taking the actions we are taking to try to at least recoup some of the lost revenues.

Mr. Lawless can give you the details of this, but we are talking now about a loss of revenues in the order of \$400 million this year. That means that to achieve the same kind of profit that we had envisioned in the budget we would have to cut expenditures by \$400 million. We cannot do that.

• 1010

At the beginning of this year we felt that our budget called for a net income of \$140 million, compared to \$190 million last year. That is what we thought at the beginning of the year. As you know, in the first quarter we lost \$67 million. Right now we are aiming for a break-even situation at the end

[Traduction]

nous sommes en séance publique—si c'est la politique gouvernementale; en d'autres termes, si le ministre décide d'ouvrir complètement les livres?

M. LeClair: En effet.

M. Nowlan: Parfait.

Vos prévisions m'intéressent. Sans parler des détails maintenant—puisque certains de mes collègues et d'autres membres du comité autour de cette table vont examiner des domaines très précis des activités du CN—en écoutant votre rapport et considérant le marasme économique général et le déclin des activités du pays, que personne ne conteste ici, je me demande en fait si votre pronostic, à moins d'un revirement économique, n'est pas plus teinté d'optimisme que de réalisme lorsque vous dites espérer revenir nous présenter, dans un an, un tableau plus réjouissant.

Vous avez mentionné deux facteurs, l'activité économique et la baisse dans tous les secteurs des transports, accompagnés d'un malaise chez les travailleurs. D'après ce que j'ai cru comprendre, ce sont les deux facteurs clés. Mettons de côté le malaise chez les travailleurs pour considérer ce qui est évidemment le problème le plus considérable, si l'activité économique du pays ne s'améliore pas, en réalité, ne voyez-vous pas la vie en rose en disant que, d'ici un an, vos indicateurs vont s'améliorer?

M. LeClair: Monsieur le président, je ne saurais que vous mettre en garde contre le fait d'accorder trop d'importance au malaise chez les travailleurs que nous mentionnons comme l'un des facteurs. Ce n'est pas le facteur le plus important. Le facteur le plus important, et de loin, c'est la situation économique qui touche tout le monde, le CN comme les autres. Vous avez parfaitement raison. A moins d'un revirement important dans la situation économique, nous reviendrons l'an prochain porteurs encore une fois de mauvaises nouvelles.

Je crois que toute mon exposé, ma déclaration et tout ce que nous allons essayer de dire aujourd'hui en réponse à vos questions, vise à présenter les choses comme nous les voyons. En ce moment, nous supposons que l'activité économique pendant le reste de cette année et même en 1983 sera telle que nous nous trouverons dans une situation extrêmement précaire lorsque nous reviendrons ici la prochaine fois. En fait, c'est pourquoi nous avons pris certaines mesures afin de tenter de récupérer au moins une partie des pertes en revenus.

M. Lawless peut vous donner des détails à ce sujet, mais nous envisageons des pertes de revenus de quelques 400 millions de dollars cette année. Ainsi, afin de réaliser les bénéfices prévus au budget, il nous faudrait réduire les dépenses de 400 millions de dollars. C'est impossible.

Au début de la présente année, nous pensions entrevoir dans notre budget un revenu net de 140 millions de dollars comparé à 190 millions de dollars l'an dernier. C'est ce que nous pensions au début de l'année. Comme vous le savez, au cours du premier trimestre, nous avons perdu 67 millions de dollars.

[Text]

of the year; but I do not think, unless we do something very drastic, we will even be able to achieve that. The reason is that there is no light at the end of that tunnel. There is no indication whatsoever from our forecasters, the marketing people and so forth, that the situation is going to change materially between now and the end of 1982—indeed, in 1983.

Mr. Nowlan: Just on that, I am not trying to amplify the question of labour or labour unrest, but as a specific item of adjustment to the economic conditions both CN and CP have announced lay-offs of personnel, and you have referred to them in your brief this morning. What is the total number of workers who have been laid off? Is it 3,000 or is that . . . ?

Mr. LeClair: Most of these are in CN Rail and, Mr. Chairman, with your permission I would like Mr. Lawless to give you the exact details of this.

Mr. Nowlan: I would like to know, just to bring us up to date, how many have been laid off; and, again, looking ahead down this very rocky road—and you may not want to trespass too far down there without stubbing toes—is it the expectation that if the economic indicators do not change there are going to be other lay-offs of personnel and substantial ones? In other words, do you have contingency plans 1, 2, 3 and 4, and just how bad is this going to be?

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. R.E. Lawless (President, CN Rail): Mr. Chairman, the lay-offs at this moment which are spread across the country and the ones we have already achieved are in the range of 2,200 to 2,300 people. This is an ongoing process; you will understand that we respond to workloads or lack of workloads as they occur, and we will probably reach 3,000 people before very many weeks go by, based on the workload that we are forecasting.

In addition to that, we have taken a decision to close our three main shops on an extended basis following the normal shutdown that takes place in July, and that will involve approximately 3,100 to 3,200 people at the three shops: Transcona in Winnipeg, Pointe Saint-Charles in Montreal and our shop in Moncton.

Mr. Nowlan: 3,100 to 3,200 plus the additional—

Mr. Lawless: Additional people who are laid off, depending on whether they are working in the car shops or the locomotive shops, for an extra six weeks or eight weeks, depending on which shop they are involved in.

Mr. Nowlan: So we are talking over 6,000 people?

Mr. Lawless: Some on a temporary basis, whom we expect to call back; others will be permanent or until traffic returns.

Mr. Nowlan: Just on another subject—and I guess this is back to Dr. LeClair—on the whole question of the pension trust fund of the CN: You had your representative here on Tuesday night and there was some discussion and hope that there would be a chance to review some of the things said that

[Translation]

A l'heure actuelle, notre but à la fin de l'année, c'est le seuil de rentabilité; mais je ne crois pas, à moins que nous prenions des mesures draconiennes que nous puissions y parvenir. C'est qu'il n'y a aucune lueur au bout de ce tunnel. Nos spécialistes du marketing, tous ceux qui nous font des prévisions ne nous donnent aucun indice que la situation changera sur le plan matériel d'ici la fin de 1982—et même en 1983.

M. Nowlan: A ce sujet, et sans vouloir m'appesantir sur la question syndicale ou le malaise chez les travailleurs, mais comme, à titre d'adaptation précise aux conditions économiques, et le CN et CP ont annoncé le licenciement d'employés et que vous en avez parlé dans votre mémoire ce matin, quel est le nombre total de travailleurs que vous avez licencié? S'agit-il de 3,000 ou est-ce . . . ?

M. LeClair: La plupart de ces employés sont de CN Rail, et avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais que M. Lawless vous en donne les détails exacts.

M. Nowlan: J'aimerais savoir, afin d'avoir les dernières données, combien d'employés ont été licenciés; et ensuite, en regardant vers un avenir très incertain—vers lequel vous ne voudrez pas vous aventurer trop loin sans bottes de sécurité—prévoyez-vous, si les indicateurs économiques ne changent pas devoir effectuer d'autres licenciements et ce en grand nombre? En d'autres termes, avez-vous des plans de contingences 1, 2, 3 et 4, selon la gravité de la situation?

Le président: Monsieur Lawless.

M. R.E. Lawless (président, CN Rail): Monsieur le président, les licenciements jusqu'à présent, répartis à travers tout le pays, les licenciements déjà effectués sont de l'ordre de 2,200 à 2,300 personnes. Le processus se poursuit; vous comprendrez que nous réagissons à la charge de travail ou au manque de travail au fur et à mesure, mais nous prévoyons que d'ici très peu de semaines, selon la charge de travail anticipée, atteindre le licenciement de 3,000 personnes.

En outre, nous avons décidé de fermer trois de nos ateliers principaux pour une durée prolongée à la suite de la fermeture normale qui a lieu au mois de juillet, et quelque 3,100 à 3,200 personnes dans ces trois ateliers seront touchées: Transcona à Winnipeg, Pointe Saint-Charles à Montréal et notre atelier à Moncton.

M. Nowlan: 3,100 à 3,200 en plus des . . .

M. Lawless: Du personnel supplémentaire qui serait mis en disponibilité selon qu'il travaille à l'atelier des wagons ou à l'atelier des locomotives pendant six ou huit semaines supplémentaires.

M. Nowlan: Donc nous parlons de plus de 6,000 personnes?

M. Lawless: Certains d'une façon temporaire puisque nous espérons les rappeler; d'autres, de façon permanente ou jusqu'à une reprise du trafic.

M. Nowlan: Encore un autre sujet—and je reviens je suppose à M. LeClair—quant à toute cette question du fonds du régime de retraite de CN: Nous avons eu des représentants du fonds ici mardi soir dernier; le sujet a été discuté et on a exprimé l'espoir d'avoir la possibilité de revoir certaines des

[Texte]

night, Tuesday night, so that without getting completely involved in pension problems and actuarial forecasts there could be some answers to the allegations of the pension association people who appeared on Tuesday night. I would like to ask in regard to the pension question: Where railway employees pay the same rates as the civil service into the pension fund, are you as a matter of policy or principle prepared to pay the same pensions and benefits?

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: If I may reserve the question to the specific question as to whether they pay the same rates, I would like to perhaps try to deal with the problem of pensions which, I understand, on Tuesday night was brought to this committee. The briefs which were presented to you—one being 50 pages, I am told—were only given to us after the meeting on Tuesday night. So for all intents and purposes we have had this for only 24 hours. I understand from press reports and from speaking to people who were here that, indeed, there were very serious accusations or allegations made against the CN pensions fund as to the way it is set up and the way in which it has been handled. We are very perturbed about that and very concerned. If I may say so, and perhaps before you make up your minds finally—I am told that perhaps you have proposed that there might be a parliamentary inquiry—I would hope that before you make your final decision you give us a chance to come back in front of this committee in one way or another to try to answer some of the allegations.

• 1015

The reason I say this is that obviously CN is not misappropriating funds. All the transactions involved in the pensions fund are audited by external auditors. They are presented to Parliament. We can deal with this in one of two ways. We can look at the briefs which have been presented to you; we can look at the transcripts of the discussion and try to answer in a letter to the chairman most of the points that have been made; or we could, if you wish, come back here at another meeting within the next few days, having been given time to look at this. If you want a special meeting or any other arrangement, we might be quite willing to come with our experts in the pension field to try to answer any questions you may have. This is an open book. There is no problem with us. We feel the accusations are too serious to be left unanswered. We would like to be given the opportunity to do just that.

The Chairman: I want to interrupt right here before you answer Mr. Nowlan's specific question to say that sounds to me like a very reasonable suggestion. Obviously, I will have to discuss it with the steering committee to make a recommendation to the committee, but we shall certainly be in touch with you with regard to that proposition, Dr. LeClair.

I think Mr. Nowlan had a specific question.

[Traduction]

affirmations de mardi soir et sans vouloir me perdre complètement dans des problèmes de pension et des prévisions actuarielles, vous pourriez peut-être répondre à certaines des allégations des responsables de l'Association des pensions qui ont comparu mardi soir. J'aimerais donc vous demander ceci au sujet des pensions: lorsque les employés des chemins de fer versent les mêmes primes au fonds de pension que les fonctionnaires, par politique ou par principe, êtes-vous disposés à leur verser les mêmes pensions et les mêmes avantages?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Permettez-moi de mettre de côté la question précise de savoir s'ils versent les mêmes primes, pour peut-être parler du problème des pensions soumis à votre comité mardi soir, d'après ce que j'ai compris. Les mémoires qui vous ont été présentés—l'un de 50 pages, me dit-on—ne nous ont été donnés qu'après la réunion de mardi soir. A toute fin pratique donc, nous ne les avons eu que depuis 24 heures. D'après ce qu'on en a dit dans la presse, et après en avoir parlé à certains qui étaient ici, quelques accusations ou allégations très graves ont été formulées à l'égard du fonds de pension CN et plus précisément sur la façon dont il est constitué et administré. Nous en sommes ébahis et très préoccupés. Si vous me permettez de le dire, et peut-être avant de vous décider, je me suis laissé dire que vous avez peut-être proposé que se tienne une enquête parlementaire—j'ose espérer qu'avant d'en décider absolument, vous nous donnerez l'occasion de reparaître devant votre comité, afin de tenter de répondre à certaines des allégations.

Si je le demande, c'est qu'il est évident que le CN n'a pas détourné d'argent. Toutes les transactions du fonds de pension sont vérifiées par des vérificateurs indépendants. Les comptes vérifiés sont présentés au Parlement. Nous pouvons procéder de deux façons. Nous pouvons examiner les mémoires qui vous ont été présentés; nous pouvons étudier le procès-verbal de la discussion et tenter de répondre par lettre au président, à la plupart des points soulevés; ou nous pourrions, si vous le souhaitez, revenir lors d'une autre réunion au cours des quelques prochains jours, après avoir eu le temps d'examiner tout ceci. Si vous voulez tenir une réunion spéciale ou prendre tout autre disposition, nous serions tout à fait disposés à revenir avec nos experts en pension afin de tenter de répondre à toute question que vous voudrez. L'affaire est tout à fait claire. Elle ne nous cause aucune gêne. Nous estimons que ces accusations sont trop graves pour qu'on les laisse sans réponse. Nous aimerions qu'on nous offre l'occasion d'y répondre.

Le président: J'aimerais vous interrompre ici avant que vous ne répondiez à la question précise de M. Nowlan afin de vous dire que votre suggestion me semble tout à fait raisonnable. Manifestement, je devrai en discuter avec le comité directeur qui présentera une recommandation au comité, mais nous allons certainement communiquer avec vous suite à cette proposition, monsieur LeClair.

Je crois que M. Nowlan a posé une question précise.

[Text]

Mr. Nowlan: Thank you. In view of the answer, I want another question, then there will be just my last question on another subject-matter completely.

The Chairman: All right.

Mr. Nowlan: As the chairman said, I must agree that part of that answer would be pretty reasonable, and perhaps the steering committee can work out how we go from here. We did pass a motion on Tuesday night, as you are aware, that when we report on the CN annual report hopefully there will be a reference to really explore this matter.

You used a word, Dr. LeClair, I guess, regarding my last question on the pension issue. Now, again, to get your thinking on the thing—and this is obviously a hooker, but I would be interested in your spontaneous, instinctive and altruistic answer: If the pension trust fund were transferred to an independent trust situation at arm's length, would you object to that and, if so, why?

Now, if that question is going to involve a long answer, then perhaps that could be part of your rebuttal. But just to catch you cold on it right now, what would you say to that question?

Mr. LeClair: My gut feeling would be to try to answer this right now, but reason will prevail. If you will allow me, that is one question we will answer fully when we come back.

Mr. Nowlan: Thank you. My time is just about up and I know other members have questions and this is very interesting; but, unfortunately, I am not going to be here for the rest of the day, so this is really eat and run.

Some hon. Members: Boo!

Mr. Nowlan: I am sorry. It is personal and it is a funeral. But I am very glad to have been able to put some questions, at least. My thoughts will be with you in part.

On my last question I certainly would like to learn your answers. Dr. LeClair, as Vice-President, Corporation Operations, for CN Rail, of course you were obviously involved in the operations in part of the corporation and also the interaction between the corporation and the board of directors. Now, you are the new CEO and President of CN, and we also know that there is a new chairman of the CN, whose effective date, I guess, was June 1. Now, from where you sit and from your experience with Dr. Bandeen and General Dextraze, can you tell us what the relationship is going to continue to be between the president and chief executive officer of CN and/or the chairman of its board? Do you see any changes and, if so, what?

• 1020

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I will not comment on the relationship between my predecessor and the previous chairman. This is something that would be inappropriate for me to comment on; furthermore, I am not sure I could even if I wanted to. I will comment on the relationship that exists as of

[Translation]

M. Nowlan: Merci. A la lumière de cette réponse, j'aimerais poser une autre question, ce qui ne me laissera qu'une dernière question sur un autre sujet tout à fait.

Le président: Très bien.

M. Nowlan: Comme l'a dit le président, je reconnais qu'une partie de cette réponse est tout à fait raisonnable, et le comité directeur pourra peut-être décider de la procédure. Nous avons adopté la motion mardi soir, comme vous le savez, que lorsque nous rendrons compte du rapport annuel de CN, nous espérons obtenir un ordre de renvoi nous permettant d'étudier sérieusement cette question.

Vous avez utilisé une expression, monsieur LeClair, je suppose, en réponse à ma dernière question sur les pensions. Or afin de vous faire réfléchir à toute cette affaire—and manifestement je m'intéresse à vos sentiments spontanés, instinctifs et altruistes: si le régime de pension devait être remis à une fiducie indépendante, vous y opposeriez-vous, et si oui, pourquoi?

Si ma question entraîne une longue réponse, peut-être pourriez-vous l'intégrer à votre réplique. Néanmoins, à froid, maintenant, que répondriez-vous à cette question?

M. LeClair: Ma première réaction est de tenter de répondre évidemment, mais je vais laisser parler ma raison. Si vous voulez bien me le permettre, nous répondrons à cette question intégralement lorsque nous reviendrons.

M. Nowlan: Merci. Mon temps est presque écoulé et je sais que d'autres membres du comité ont des questions et la réunion est des plus intéressante; malheureusement, je ne serai pas ici pour le reste de la journée, je mange et je me sauve.

Des voix: Hou!

M. Nowlan: Je m'excuse. C'est une affaire personnelle, des funérailles. Quoiqu'il en soit, je suis très heureux d'avoir pu poser quelques questions au moins. Je serai ici en partie en pensée.

J'aimerais certainement entendre vos réponses à ma dernière question. Monsieur LeClair, comme vice-président, Opérations, CN Rail, vous participiez évidemment en partie aux opérations de la société ainsi que comme agent de liaison entre la société et le conseil d'administration. Maintenant, vous êtes le nouveau président directeur général de CN, et nous savons également qu'il y a un nouveau président de CN dont l'arrivée en fonction remonte je crois au premier juin. Or pouvez-vous nous dire, de votre point de vue, et selon votre expérience, de M. Bandeen et du général Dextraze, quelles seront les relations entre le président directeur général de CN et le président du conseil d'administration? Y aurait-il des changements et, si oui, lesquels?

M. LeClair: Monsieur le président, je ne vais pas me prononcer sur les rapports entre mon prédécesseur et l'ancien président. Ce n'est pas mon rôle. D'ailleurs, même si je voulais le faire, je ne sais pas si je serais en mesure. Je ferai plutôt des

[Texte]

this moment, and hopefully for the future, between the new chairman, Mr. Horner, and myself.

The CNR Act, as you know, says that the chairman is full time, and that is the legislation as it is, which is unlike other Crown corporations where it does not specify whether the chairman is or is not full time.

I can only say that up until now I have had a few meetings with Mr. Horner and I am personally delighted. I think Mr. Horner has a very good grasp of transportation issues. He brings in a lot of experience, which I am told he gathered here on this committee many years ago. Transportation has been a subject he has been interested in for many years. The only comment I would make—and it is very, very sincere and honest; I would not make it any other way—is that I am looking forward to the association with Mr. Horner. He will bring over and above that an experience of the west. As you know, almost the future of CN in terms of growth is tied to the economy of the west, and we are looking to Mr. Horner to help us in that regard. So, at this moment, all signs are positive.

The Chairman: One minute, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: That answer does not, again, perhaps surprise me; but, in terms of a division of labour, you are the CEO and president operating on a day-to-day basis even though he is the full-time chairman either living in Pollockville or living in Montreal. I guess we have not sorted that out yet. The relationship before between Dextrase and Bandeen was going to continue between operation and/or the board making policy along with the minister.

Mr. LeClair: There is no change in the relationship between the chairman and the board and the board and management. To my knowledge, there has been no change, and there is no change contemplated that I know of. I think it might be interesting to mention here that I think Mr. Horner does plan to have an office in the CN building in Edmonton, so he will be spending some time out in the west physically.

Mr. Nowlan: That could be a very constructive move, along with many that I am sure might be suggested as this interrelationship develops.

Thanks, Mr. Chairman.

Mr. Harquail: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Yes, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I did not want to interrupt the lead-off questioner for the opposition. I want to come back to this important question of the pensions and some of the allegations that were made here on Tuesday night of this week.

We have not had an opportunity, really, to go through the transcripts, and as well the president and chief executive officer of CN has indicated this morning that they only had 24 hours. Because of the seriousness of the evidence we received, I wonder if there is a disposition at this time to have an understanding with the committee as to how we are going to deal with this. There will be other questions coming up during

[Traduction]

observations sur mes rapports avec le nouveau président, M. Horner, en ce moment et à l'avenir.

Comme vous le savez, la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada stipule que le président est un employé à temps plein, alors que les lois régissant les autres sociétés de la Couronne n'imposent pas cette condition.

J'ai eu plusieurs réunions avec M. Horner et je suis ravis de sa nomination. M. Horner comprend très bien les problèmes qui se posent dans le secteur des transports. Il a énormément d'expérience. On me dit qu'il y a bien des années, il a siégé au comité des transports, il a donc une grande expérience. Depuis des années, il s'intéresse au transport. Je peux vous dire, en toute sincérité, que la nomination de M. Horner me fait bien plaisir. D'ailleurs, il connaît très bien l'ouest du pays. Étant donné que la croissance future du CN dépend de l'évolution de l'économie de l'ouest, les connaissances de M. Horner nous seront extrêmement utiles. Tout compte fait, les perspectives sont excellentes.

Le président: Un moment, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Votre réponse ne m'étonne pas. Pour ce qui est de la division du travail, c'est vous, en tant que président et directeur général, qui avez dirigé la société, alors que le président du conseil d'administration peut habiter à Pollockville ou à Montréal. Je ne comprends pas très bien le rapport. Dextrase et Bandeen allaient continuer à se diviser le travail: l'un s'occuperait de l'administration et l'autre de l'élaboration des politiques en collaboration avec le ministre.

M. LeClair: Les rapports entre le président et le conseil, et entre le conseil et l'administration, n'ont pas changé. Autant que je sache, ils n'ont pas changé et on ne compte pas les modifier. Je vous signale, en passant, que M. Horner a l'intention d'ouvrir un bureau dans l'édifice du CN à Edmonton; il passera donc un certain temps dans l'ouest.

M. Nowlan: C'est une excellente idée et je suis certain qu'on vous fera d'autres bonnes suggestions au fur et à mesure que les rapports s'établiront.

Merci, monsieur le président.

M. Harquail: Monsieur le président, j'invoque le règlement.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Oui, monsieur Harquail.

M. Harquail: Je ne veux pas interrompre M. Nowlan, mais je tiens à revenir à la question des pensions et aux allégations qui ont été faites mardi soir devant le comité.

Nous n'avons pas eu l'occasion de lire le compte rendu et le président du CN a dit qu'il n'a eu que 24 heures pour se préparer. Étant donné la gravité des témoignages que nous avons entendus, le comité devrait peut-être décider comment il va aborder la question. Étant donné que la question sera sans doute soulevée de nouveau par d'autres députés et que les témoins n'ont pas eu le temps de se préparer, il faudrait

[Text]

the course of the day, and if we are going to deal with this in a reasonable and fair manner—as has been indicated, the allegations were very serious, and the witnesses this morning advise us they have not had an opportunity to prepare their position—can we not, then, have an understanding and agreement as to how we are going to proceed, the length of time they will take, whether they are going to come back as witnesses again on that specific topic? Indeed, after we receive their official written reply, we would then be in a better position to take our decision as a committee as to whether we want to have them back and as to whether we want to proceed with the recommendation of the reference from the House; in other words, precisely how we are going to agree as a committee to carry out our work with respect to the evidence that was brought and those specific allegations with respect to the handling of the pension funds for investment purposes by CN.

The Chairman: I think the most efficient way, Mr. Harquail, to deal with that particular problem is, as I suggested earlier, to have the steering committee meet early next week, discuss it, and report back to the full committee.

I think if we get into that discussion here this morning we may take a half hour of committee time without coming to any final decision. I think the most efficient way is for the steering committee to deal with it. Obviously, I am in the hands of the committee, but that is the way we normally do it and that is what my suggestion would be.

• 1025

Mr. Nowlan: I think, along with that, Mr. Chairman, there was an indication that after an assessment, at a very early time, we would have a written—

The Chairman: Either way.

Mr. Nowlan: —and then consider how far we go from there in the steering committee. That is how I understood the evidence.

The Chairman: You are pointing out exactly what I was suggesting, that we can get into a big argument here. I do not think we want to waste the time of our witnesses, or of the members of the committee, in discussing that kind of procedural matter that can be more efficiently handled in the subcommittee.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, that clarifies it, then. I had the impression that it was going to be done today, or that the steering committee was meeting as early as sometime this week. You are talking about next week, at some later date, then.

The Chairman: There is very little opportunity to have a steering committee meeting on Friday. I will discuss, with members of the steering committee, the earliest opportunity to have that meeting.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

[Translation]

peut-être, pour être justes et raisonnables, s'entendre sur la façon de procéder. Il faudrait décider combien de temps sera consacré à la question et si les témoins seront obligés de revenir. Une fois que les témoins auront répondu aux allégations par écrit, nous serons plus en mesure de décider si nous devons les convoquer de nouveau ou demander à la Chambre de nous accorder un ordre de renvoi. Quelle mesure le comité va-t-il prendre pour traiter des allégations concernant l'investissement des fonds de pension du CN?

Le président: Le mieux, monsieur Harquail, ce serait de convoquer une réunion du comité directeur au début de la semaine prochaine et de discuter de la question avant et faire rapport au comité.

Si nous abordons la question aujourd'hui, nous risquons d'y consacrer une demi-heure de notre temps sans que cela aboutisse à une décision. Le mieux, ce serait de renvoyer la question au comité directeur. Evidemment, je ferai ce que vous voudrez, mais c'est ce que nous avons l'habitude et c'est ce que je propose.

M. Nowlan: On a proposé, monsieur le président, qu'on attende la réponse écrite . . .

Le président: C'est comme vous voulez.

M. Nowlan: . . . avant que le comité directeur ne prenne sa décision. Voilà ce que j'avais compris.

Le président: Si l'on commence à en discuter aujourd'hui, on en aura pour longtemps. Nous sommes en train de faire perdre du temps aux témoins et aux membres du comité. Les questions de procédures doivent être réglées par le sous-comité.

M. Harquail: Voilà, monsieur le président, c'est réglé. J'avais toutefois l'impression qu'on allait en discuter aujourd'hui ou qu'une réunion du comité directeur serait convoquée au début de cette semaine. Si je comprends bien, vous remettez tout à la semaine prochaine ou à encore plus tard.

Le président: Le comité directeur n'aurait pas pu se réunir vendredi. Je consulterai les membres du sous-comité pour savoir quand ils pourront se réunir.

M. Harquail: Merci.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

[Texte]

Our next questioner is Mr. Turner, followed by Mr. Benjamin.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Dr. LeClair, welcome to the committee and I hope we get some better answers than those we have received from your predecessors.

I would like to take this opportunity to thank our good friend, Walter Smith and Dr. Lemieux, of the CNR Medical Clinic, for the very kind services my wife and I received when my wife took sick in Quebec City and was put in the hospital in Montreal. Your service was fantastic. Thank you very kindly, on behalf of my wife.

Sir, what is your background, as far as railroading is concerned?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think the hon. member knows that as well as I do. Mr. Chairman, I hope that the hon. members realize that for a witness to be speaking of himself and his achievements and his background is difficult. I will submit to Mr. Turner the details of 15 years in administration—a bit more than that, it is 19 years now. With your permission, I would like to do that in writing, telling him what I have done in the past. I feel ill at ease in saying what I have done, my experience and my achievements. That is always very difficult to do in a forum such as this one.

Mr. Turner: In other words, sir, what you are saying is that you know nothing about the CN railroad or any railroad, how it operates—in other words, the daily operation.

Mr. LeClair: I am surprised that the hon. member takes that from my answer. I have not said that.

Mr. Turner: But you have never came up through the ranks as a railroad engineer or conductor?

Mr. LeClair: I have not been a conductor. I have been in the CN for three years.

Mr. Turner: Are you aware of the unrest about the safety problems that you are having right now in the CNR?

Mr. LeClair: Yes, I am.

Mr. Turner: I have photographs here of things that are going on in the CNR and the employees who just . . . That is safety! It is unbelievable. Are you prepared in your position as president to do something about the situation so that this problem of safety is eliminated on the CNR and its employees can go to work feeling quite happy—as we did 10 or 15 years ago?

Mr. LeClair: Obviously.

Mr. Turner: Sir, recently your officials signed a contract with the Canadian Association of Communication and Allied Workers union, which represents the employees of CNCP Telecommunications. Can you tell me why you did not provide for the retention of long service VIA Rail passes for these employees, who were former CNR and CPR employees? They gave long service to the CNR, why should their VIA Rail passes be cut off now?

[Traduction]

M. Turner a la parole, suivi de M. Benjamin.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur LeClair, je vous souhaite la bienvenue. J'espère que les réponses que vous nous donnerez seront meilleures que celles de vos prédecesseurs.

Je voudrais profiter de l'occasion pour remercier notre bon ami, Walter Smith et le docteur Lemieux, de la Clinique médicale du CN, de s'être si bien occupés de moi et de ma femme quand elle est tombée malade à Québec et a dû être hospitalisée à Montréal. Le service était formidable. Au nom de ma femme, je vous remercie infiniment.

Monsieur, quelle est votre expérience des chemins de fer?

M. LeClair: Monsieur le président, l'honorable député le sait aussi bien que moi. Il est toujours un peu gênant de parler de soi-même, de ses réalisations et de ses antécédents. Je travaille depuis 15 ans dans l'administration—non en fait depuis 19 ans. Avec votre permission, je préférerais soumettre un curriculum écrit. J'ai beaucoup de mal à parler de ce que j'ai fait, de mon expérience et de mes réussites. Dans des situations comme celle-ci, c'est toujours difficile.

M. Turner: Autrement dit, monsieur vous ne savez rien du CN ou des chemins de fer en général. Vous ne savez pas comment ça fonctionne au jour le jour.

M. LeClair: Voilà une conclusion étonnante. Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit.

M. Turner: Vous navez jamais travaillé comme chef de train?

M. LeClair: Non. Je travaille au CN depuis trois ans.

M. Turner: Savez-vous que le CN a des problèmes de sécurité?

M. LeClair: Oui.

M. Turner: J'ai ici des photos qui montrent ce qui se passe au CN et les employés qui . . . Est-ce cela la sécurité! C'est incroyable. Êtes-vous prêt, en tant que président, à prendre des mesures pour régler le problème de la sécurité pour que les employés du CN puissent aller travailler en toute confiance, comme nous le faisions il y a 10 ou 15 ans?

M. LeClair: Bien sûr.

M. Turner: Vous avez récemment signé un contrat avec la «Canadian Association of Communication and Allied Workers Union» qui représente les employés des télécommunications CNCP. Pourquoi avez-vous retiré, aux anciens employés du CN et du CP, les permis de circulation sur VIA Rail? Les employés en question ont servi le CN pendant des années. Pourquoi leur retirer la carte?

[Text]

Mr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Armstrong is president of CN Holdings, to which communications report. He was involved in the discussions with the CNCP partnership. With your permission, I would like him to answer that.

The Chairman: Certainly. Mr. Armstrong.

Mr. C. F. Armstrong (President, CN Holdings): Mr. Chairman and Mr. Turner, I think you know that is a difficult answer to give. Telecommunications is a partnership between CN and CP addressed to the general world of telecommunications.

• 1030

When the time came to discuss the various issues before us in labour relations, one of those issues that came out very clearly was that of whether the privilege of passes would be continued. The view of the board at that time was that this is something that was not really in keeping with the commitment of the telecommunications industry and was not directly related to those things the members of the labour community felt most important, and that should be put on the table as a matter of negotiation.

In the course of those negotiations, the conclusion reached was that was one of the things that would not be retained. I think it was the result of quite extensive discussion, and was really an issue that had to be discussed in the context of all the things that were needed for a telecommunications industry.

Mr. Turner: Sir, do CN and CP railways still remain the parent companies of CNCP Telecommunications? Where do the cheques come from, CN and CP or from CNCP Telecommunications? In other words, do you still own the CN part of the telecommunications? If so, why did you do away with the passes?

Mr. Armstrong: The labour negotiations in CNCP, sir, are now completely separately conducted. The cheques and the things you are speaking of are treated entirely as a separate operating entity and have negotiated their own separate agreements, including the issue of the passes. Their cheques and their decisions are made by their management.

Mr. Turner: Do you agree with the statement that VIA Rail pass holders have become a minority group within CN Railways and CP rails telecommunication family? The employees feel—these are your employees—they are being discriminated against by having their passes taken from them. Did they take your pass, sir?

Mr. Armstrong: No, they did not, but they did take my telecommunication slip, sir. I cannot send a telegram and they cannot ride the trains.

Mr. Turner: Do you think it is fair to these former CNR employees, as a CNR official?

Mr. Armstrong: I think it was part of the negotiations, sir.

[Translation]

M. LeClair: M. Armstrong est président de *Entreprises CN*, dont les communications relèvent. Il a participé aux négociations qui ont précédé la création de CNCP. Si vous me le permettez, je lui demanderai de répondre à la question.

Le président: Certainement. Monsieur Armstrong.

M. C.F. Armstrong (président, Entreprises CN): Voilà une question difficile. Les télécommunications CNCP sont une société de télécommunications fondée sur une association entre CN et CP.

Lorsque le moment est venu de discuter des différentes questions qui se présentaient dans les relations de travail, celle qui s'est posée très nettement était de savoir si l'on maintiendrait le privilège des laissez-passer. Le conseil estimait alors que cela ne correspondait pas vraiment aux engagements de l'industrie des télécommunications, et que ce n'était pas directement en rapport avec les facteurs que les employés estimaient les plus importants dans les négociations.

Au cours de ces négociations, justement, il avait été conclu que ce serait l'une des choses qui ne serait pas maintenue. Je pense que cela découlait de discussions très prolongées et, en fait, cette question devait être débattue dans le contexte des autres facteurs de l'industrie des télécommunications.

M. Turner: Monsieur, est-ce que le CN et le CP restent les sociétés mères des télécommunications du CN-CP? D'où émanent les chèques? Du CN et du CP ou des télécommunications du CN-CP? En d'autres termes, est-ce que vous êtes encore propriétaires de la partie télécommunications qui revient au CN? Dans l'affirmative, pourquoi n'avez-vous pas maintenu les laissez-passer?

M. Armstrong: Monsieur, les négociations salariales du CN-CP se font actuellement de façon entièrement séparée. Les chèques et les éléments dont vous parlez sont traités entièrement comme une entité opérationnelle séparée, et un accord séparé a été négocié, comprenant les laissez-passer à délivrer. La gestion se charge des chèques et des décisions à prendre.

M. Turner: Estimez-vous que les détenteurs de laissez-passer de VIA Rail sont devenus un groupe minoritaire au sein du groupe de chemins de fer du CN et des télécommunications des chemins de fer du CP? Les employés, vos employés, estiment être l'objet de discrimination lorsque leur laissez-passer leur sont retirés. Ont-ils pris vos laissez-passer, monsieur?

M. Armstrong: Non, mais ils ont pris mes bons de télécommunications, monsieur. Je ne peux pas envoyer de télexgrammes et ils ne peuvent pas prendre le train.

M. Turner: Pensez-vous que ce soit juste envers ces anciens employés du CNR?

M. Armstrong: Je pense que cela faisait partie des négociations, monsieur.

[Texte]

Mr. Turner: I want to talk about Cast now. What is the real situation with regard to CN, Cast, and the Task Terminal?

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: As part of the recent package where, as you know, the banks decided to save Cast from bankruptcy, CN's only action at that time was to buy the Task Terminal in Montreal. The price was \$10 million U.S. The market value of that terminal at this time has been evaluated at more than that. This is leased back to Cast on a long-term lease back proposition. That was the involvement of CN—the only involvement of CN—in the recent very difficult and very protracted negotiations that were made to keep Cast alive.

Mr. Turner: Dr. LeClair, can you clarify the position of CN vis-à-vis the intermodal CN, Cast, National Harbours Board, Port of Montreal system?

Mr. LeClair: I will ask Mr. Lawless, who is involved in the intermodal, but I am not too sure whether he can answer a question as general as this. When you say clarify, would you be more precise to help us answer your question to the best of our knowledge? You say clarify what aspect of—

Mr. Turner: Do you not think Canada's intermodal transport network, with the help of the midwest Great Lakes states, should succeed in obtaining full co-operation between United States and Canadian interests, shippers and employees in the transport trade and unions?

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: I am sorry, I really do not get the thrust of the question. I would really appreciate it if you could either repeat what you said or elaborate a little bit on it.

Mr. Turner: I will send you a letter so I can give you all the details.

Mr. Lawless: Okay.

Mr. Turner: Do you see any solution, in your opinion, to this problem with Cast?

Mr. Lawless: This is Cast or other carriers moving containers into the United States?

Mr. Turner: Yes.

• 1035

Mr. Lawless: I think it is a great thing for Canadian ports, whether it be Halifax, Saint John's or Montreal, and we openly encourage the movement of containers from other countries through the Canadian gateways, into the U.S. market. We work very hard to encourage that traffic to move into the U.S. midwest, and I am happy to say that it is growing at a great rate.

[Traduction]

M. Turner: Je voudrais maintenant parler du Cast. Quelle est la situation réelle à l'égard du CN, de Cast, et du terminus Task?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Comme vous le savez, d'après ce qui s'est passé récemment, les banques ont décidé d'épargner une faillite à Cast, et la seule mesure prise par le CN alors a été d'acheter le terminus Task à Montréal. Le prix était de 10 millions de dollars américains. La valeur de ce terminus sur le marché, à l'époque, était bien supérieure. Les installations ont été louées à nouveau à Cast, selon un accord à long terme. C'est ainsi que le CN a participé... c'était d'ailleurs sa seule participation... aux négociations récentes très difficiles et très longues qui ont été entreprises pour que Cast survive.

M. Turner: Monsieur LeClair, pourriez-vous préciser la position du CN par rapport à son service intermodal, à Cast, au conseil des ports nationaux, et au réseau du port de Montréal?

M. LeClair: Je vais demander à M. Lawless, qui s'intéresse à la question du service intermodal, mais je ne suis pas très sûr qu'il puisse répondre à une question aussi générale. Lorsque vous voulez que l'on clarifie les choses, pourriez-vous être plus précis pour nous aider à répondre à votre question du mieux que nous le pouvons? Vous nous demandez de préciser quel aspect de...

M. Turner: Ne pensez-vous pas que le réseau canadien de transport intermodal, avec l'aide des états des Grands lacs, du midwest, devrait réussir à obtenir une coopération étroite entre les intérêts des États-Unis et ceux du Canada, les expéditeurs ainsi que les employés du secteur des transports, de même que les syndicats?

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Je suis désolé, je ne comprends vraiment pas votre question. Je vous serai reconnaissant de bien vouloir répéter ce que vous avez dit, ou de préciser davantage votre pensée.

M. Turner: Je vous enverrai une lettre avec tous les détails.

M. Lawless: Très bien.

M. Turner: Voyez-vous une solution aux problèmes qui se posent avec Cast?

M. Lawless: S'agit-il de Cast ou d'autres transporteurs de conteneurs aux États-Unis?

M. Turner: Oui.

M. Lawless: Je pense que c'est une très bonne chose pour les ports canadiens, qu'il s'agisse de celui d'Halifax, de Saint-Jean ou de Montréal, et nous encourageons ouvertement les pays étrangers à passer par le Canada pour atteindre le marché américain. Nous travaillons très fort pour encourager le trafic à se déplacer vers le midwest américain, et je suis heureux de dire que ce trafic augmente très vite.

[Text]

Mr. Turner: I would now like to move to hotels.

Is CN reopening realistic negotiations with Hilton Hotels Canada? Or are we spending more money on U.S. consultants to get where? Where are we planning to go as far as the hotels are concerned? We hear of all kinds of money being spent as far as consultants are concerned. Where does CN hope to get in the near future?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I am not aware of, as you put it, all kinds of money being spent on U.S. consultants, but perhaps this is a good time to let you know where we are at.

We did announce in the past that we would be severing our relationship with Hilton. We are managing the Queen Elizabeth in Montreal, and the Hotel Vancouver. Recently we looked at this in a more generic way in terms of what the future will be for hotels in CN and whether we should go ourselves. There have been representations, not only from Hilton but also from other chains, that they would like to manage not only those two properties but all of the hotels in CN.

At this moment—and I have Mr. Claude Taylor's permission to mention this to the committee, and I think this will be the first time it has been mentioned in public—we are sitting down with Air Canada to see to what extent Air Canada and CN could be involved in the ownership of those hotels, rather than only CN. It is a natural endeavour for Air Canada, and at this time the question of who is going to manage the chain, CN, Hilton or anybody else, has been left in abeyance until we have looked at the possibility of getting together with Air Canada.

Mr. Turner: Dr. LeClair, in the financial report of 1980-81, on page 33, consolidated statement of changes in financial position, 1980, in that column you see \$666,006. If you go back to the financial statement for 1980, consolidated statement of changes in financial position, year ended December 31, 1980, you see a different figure, \$664,577. I brought this to the attention of Air Canada officials. Nearly every figure was different. Why the discrepancies when you changed the statements from one year to the other? There must be a reason. Which report do you believe?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I would like to congratulate the hon. member because in asking the vice-president of financing and the comptroller to give an answer they just said that they did not know either and that they would have to look it up.

Mr. Turner: Air Canada could not explain the same situation. There must be a reason for it. Which report do you believe?

An hon. Member: It is the kind of hanky-panky called creative writing.

[Translation]

M. Turner: J'aimerais maintenant qu'on parle un petit peu des hôtels.

Le CN compte-t-il rouvrir des négociations réalistes avec la chaîne Hilton Hotels Canada? Ou alors, paie-t-on des experts-conseils américain à ne rien faire? Jusqu'où compte-t-on aller pour ce qui est des hôtels? On nous dit que des sommes faramineuses ont été consacrées à recourir aux services d'experts-conseils. Qu'espérez obtenir le CN dans un proche avenir?

M. LeClair: Monsieur le président, d'après les renseignements dont je dispose, on n'a pas dépensé de sommes faramineuses, comme vous dites, pour les services d'experts-conseils américains. Il serait d'ailleurs peut-être bon que je vous explique tout de suite exactement où nous en sommes.

Nous avons énoncé par le passé que nous allions rompre complètement avec la chaîne Hilton. Nous gérons le Queen Elizabeth à Montréal et l'Hôtel Vancouver. Nous avons tout récemment fait une étude de la situation pour voir quel avenir le CN pourrait avoir dans le domaine hôtelier. Des représentants de la chaîne Hilton et d'autres nous ont dit qu'ils aimeraient pouvoir gérer non seulement ces deux propriétés, mais tous les hôtels qui appartiennent au CN.

A l'heure actuelle—and j'ai la permission de M. Claude Taylor de faire connaître ce que je vais vous dire aux membres du Comité... d'ailleurs, je pense que ce sera la première fois qu'on en parlera au public—nous sommes en train de négocier avec Air Canada pour voir dans quelles mesures le CN pourrait partager ses hôtels avec Air Canada, au lieu d'en être le seul responsable. Ce serait un domaine d'activités tout indiqué pour Air Canada. Donc, pour ce qui est de la question de savoir qui va gérer la chaîne, CN, Hilton, ou d'autres intérêts, nous l'avons laissé de côté en attendant de voir ce que cela donnerait avec Air Canada.

M. Turner: Monsieur LeClair, à la page 33 de votre rapport annuel de 1980-1981, il y a un tableau intitulé «État consolidé de l'évolution de la situation financière. Dans ce tableau, le chiffre donné pour l'année 1980 est \$666,006. Or, dans le rapport annuel de l'année 1981, sous la même rubrique, c'est-à-dire pour l'état consolidé de l'évolution de la situation financière, on donne le montant de \$664,577. J'ai d'ailleurs signalé cela aux représentants d'Air Canada. Presque tous les chiffres sont différents. Comment expliquez-vous cela? Il doit y avoir une raison. A quel rapport doit-on se fier?

M. LeClair: Monsieur le président, je tiens à féliciter le député d'avoir demandé au vice-président des finances et au contrôleur de donner une réponse que ces deux derniers viennent de dire qu'ils n'étaient pas en mesure de fournir. Ces messieurs ont justement dit qu'il faudrait qu'ils fassent certaines recherches.

M. Turner: Les représentants d'Air Canada n'avaient pas été en mesure de répondre à ma question non plus. Il doit y avoir une raison à cela. À quel rapport peut-on se fier?

Une voix: On appelle ce genre de choses «le style créatif».

[Texte]

Mr. Turner: Well, I know it is Treasury writing, but . . .

The Chairman: No conversation going across the table. Let us examine the witnesses.

Mr. Turner: There must be a reason. When you transfer figures to another year, why do you not use the same figures? Which figure is correct?

Mr. LeClair: We will try to answer that question as soon as we can, and we will do this in writing.

Mr. Turner: Thank you, sir.

I understand that Dr. Bandeen is retired now. Did he pay into the same pension plan that all CNR officials and employees pay into, or are there separate plans?

Mr. LeClair: No, the plan covers both officers and scheduled people. There are not two different plans; it is the same pension plan.

Mr. Turner: Will Dr. Bandeen receive a pension from CN for his many years of service?

Mr. LeClair: Yes, I presume so.

Mr. Turner: Can you tell me, sir, what happened to the heritage fund as was suggested in Dr. Noel Hall's report? On page 128:

I recommend there be created a heritage fund based on the levy of 1 per cent of existing payrolls, shared equally by current employees and the company. The principal purpose of the heritage fund is to provide for full past COLA adjustments for current pensioners, deferred pensioners and those receiving survivor benefits.

Did you set up a heritage fund? If not, why not?

• 1040

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the heritage fund was not set up as recommended by Dr. Hall in his inquiry in 1976. While this proposal would provide a measure of relief for present pensioners, it would not produce a long-term solution to the problem which was really the one that we were trying to get at and that was the inflation.

Also, it would not be expected that active employees, the ones who are there now, who were asked with the company to contribute to this fund, would be prepared to contribute because this did nothing for them. This was retroactive only for the present pensioners. For those reasons, and I cannot give you any more details—I was not party to that decision at the time—but for those reasons, the heritage fund was not set up.

Mr. Turner: Are you aware, sir, there is a lot of unrest among pensioners across Canada because they do not receive enough pension after many, many years of service? In fact, some of the cases are absolutely pitiful, the type of pensions that we pay our former workers and employees.

[Traduction]

M. Turner: Je sais que c'est le style du Conseil du Trésor, mais . . .

Le président: Je ne veux pas de messes basses. Vous devez poser vos questions aux témoins.

M. Turner: Il doit y avoir une raison à cela. Lorsque vous transférez des chiffres d'une année sur l'autre, pourquoi les chiffres changent-ils? Lequel des deux est le bon?

M. LeClair: Nous essaierons de vous fournir une réponse écrite à votre question le plus tôt possible.

M. Turner: Merci, monsieur.

D'après ce que j'ai compris, M. Bendeen a pris sa retraite. A-t-il versé ses cotisations au même régime de retraite que tous les employés du CN, ou s'agissait-il d'un régime distinct?

M. LeClair: Non, ce régime s'applique aux membres de l'administration ainsi qu'aux autres employés. Nous n'avons pas deux régimes de pension différents.

M. Turner: M. Bandeen touchera-t-il une pension du CN pour ses nombreuses années de service?

M. LeClair: Oui, je le suppose.

M. Turner: Pourriez-vous me dire, monsieur, ce qui est advenu du fonds spécial que M. Noel Hall avait proposé dans son rapport? Il dit, à la page 128, et je cite:

Je recommande que l'on crée un fonds spécial pour lequel on prélèverait 1 p. 100 des salaires versés à l'heure actuelle, et cela serait partagé également entre les employés actuels et la société. Ce fonds servirait à verser une indemnité de vie chère aux retraités actuels, aux retraités dont la retraite a été remise à plus tard et aux personnes qui touchent des prestations de survivants.

Avez-vous créé ce fonds? Et sinon, pourquoi?

M. LeClair: Monsieur le président, nous n'avons pas créé ce fonds, contrairement aux recommandations faites par M. Hall lors de l'enquête qu'il a menée en 1976. Bien que son idée, si nous l'avions appliquée, aurait permis de soulager quelque peu les retraités actuels, elle n'aurait pas pu amener une solution à long terme au problème qui nous préoccupait le plus, à savoir l'inflation.

D'autre part, cela m'aurait étonné que les personnes qui sont, à l'heure actuelle, employées par la société aient accepté, avec la société, de contribuer à ce fonds, car cela ne leur aurait rien donné. Cette formule n'aurait été rétroactive que pour les personnes déjà à la retraite. Je ne peux pas vous fournir d'autres renseignements à ce sujet car je n'ai pas participé à ces décisions, mais c'est à cause des raisons que je viens de vous énumérer que ce fonds n'a pas été créé.

M. Turner: Savez-vous, monsieur, que les retraités de partout au Canada sont très mécontents car ils estiment ne pas toucher suffisamment d'argent, et ce malgré leurs nombreuses années de service? Dans certains cas, les pensions sont pitoyables.

[Text]

Mr. LeClair: I am quite aware of the unrest and this is one of the problems that we will be addressing in our presentation to you.

I do not think that I should get involved in answers to this. There are some good answers hopefully that we can give you.

Mr. Turner: Can you answer me, and you can put this in a letter if you wish, if this pension trust fund were transferred to an independent trust company at arm's length, would you object and on what grounds? How much money was paid last year to reduce its unfunded liabilities in the pension trust fund and what was the amount on the principal and on the interest? Railway employees pay the same rates as civil servants into their pension fund. Are you prepared to pay the same pensions and benefits? Is the railway selling securities in the form of pensions to its employees and is this being reported to the securities commission or another regulatory agency and to its employees as required by law? Are CN employees buying pensions from CN and is CN selling pensions to employees on a buyer-seller basis? Pensions payable on retirement, Rule 22:

[Translation]

bles. Il est tout à fait déplorable de constater quel genre de pensions certaines sociétés proposent à leurs anciens employés.

M. LeClair: Je suis tout à fait au courant de ce malaise, et c'est d'ailleurs l'un des problèmes dont nous comptons discuter avec vous.

Je ne pense pas que je doive me lancer dans une discussion à ce sujet. Nous espérons pouvoir vous fournir très bientôt de bonnes réponses.

M. Turner: Je vais maintenant vous poser une question à laquelle vous pourrez me répondre par écrit si vous préférez. Vous opposeriez-vous à ce que ce fonds de pension soit transféré à une société de fiducie indépendante qui la gérerait? Dans l'affirmative, pourquoi? L'an dernier, combien d'argent a été versé pour réduire les dettes non consolidées du fonds de pension, et combien d'argent a été consacré au principal de la dette et aux intérêts? Les cheminots versent autant à leur régime de retraite que les fonctionnaires. Êtes-vous prêt à leur offrir les mêmes retraites et les mêmes avantages? La Société des chemins de fer est-elle en train de vendre des titres à ses employés sous forme de pensions, et, si c'est le cas, les déclare-t-elle à la Commission canadienne des valeurs mobilières ou à un autre organisme de réglementation, ainsi qu'à ses employés, conformément à la loi? Les employés du CN achètent-ils leurs pensions auprès de leur employeur, et le CN est-il en train de vendre des pensions à ses employés selon une formule vendeur-acheteur? Voici ce que dit la Règle numéro 22 relative aux pensions de retraite, et je cite:

Chaque employé touchera à sa retraite la pension de base ou la pension de service à laquelle il ou elle a droit en vertu du fonds de pension. Il ou elle touchera d'autre part, au titre des indemnités supplémentaires achetées auprès de la société, le montant de ces contributions ainsi que celles versées par la société, et les intérêts accumulés pour l'ensemble de cet argent.

Puisque le CN intervient dans le domaine des pensions... combien d'argent cette société a-t-elle gagné chaque année pendant les trois dernières années? Les employés s'inquiètent beaucoup de ce qui se passe du côté des pensions. D'ailleurs, c'est l'une des raisons pour lesquelles je me suis présenté aux élections en 1968. Je me bats là-dessus depuis 14 ans. Nous avons eu un grand débat à la Chambre des communes, qui a d'ailleurs eu des échos partout dans le pays. M. Noel Hall a préparé un rapport, et tout ce qu'il nous faut faire, c'est appliquer les recommandations qu'il y fait. Cela réglerait bon nombre des problèmes que connaissent les retraités. Pourquoi ne faites-vous rien pour venir en aide à ces malheureux qui ont donné tant d'années au CN et surtout au CP?

Upon retirement each employee shall receive such basic pension or service pension as he may be entitled to under this pension fund. He will in addition receive such supplementary annuity as may be purchasable from the company by the amount of his contributions added to the contributions credited by the company, together with accrued interest compounded thereon.

And CN as an entrepreneur in the pension... how much money have they made each year during the past three years? The employees are very concerned about what is going on with the pension scheme. This is one of the reasons I ran for Parliament in 1968. I have been 14 years fighting this. We had a great debate in the House of Commons; we had a debate across the country; we had Dr. Noel Hall's report, and all we need is to implement this report. It will solve many of the problems that the pensioners have. Why do you not make a move and help these poor unfortunate people who gave many, many years of service to CN, and especially the CP?

The Chairman: Before Dr. LeClair answers, I would like to point out that at least two of the questions you asked, Mr. Turner, are precisely the same questions that were asked by Mr. Nowlan in response to which Dr. LeClair undertook to provide answers to the committee.

I would also point out that after we have our steering committee, if we decide to have CN come back to respond to some of the evidence that was given to the committee earlier

Le président: Avant de céder la parole à M. LeClair, je tiens à signaler, monsieur Turner, qu'au moins vos deux dernières questions étaient exactement les mêmes que celles qu'a posées M. Nowlan tout à l'heure et auxquelles M. LeClair avait répondu qu'il fournirait plus tard des réponses au Comité.

Je tiens d'autre part à souligner que si l'on décide lors de la réunion du comité directeur d'inviter les représentants du CN à revenir comparaître devant nous pour discuter d'un certain

[Texte]

by the CN pensioners, those questions can be answered more fully then. But I will give Dr. LeClair an opportunity to respond, which will probably complete your time, Mr. Turner.

Mr. Turner: Thank you, sir.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I wonder if we could have access to the questions?

Mr. Turner: Yes.

Mr. LeClair: I have not been able to take them down and, of course, the reason we want to do this is to be able to answer all your questions as best we can.

The Chairman: We will send you, Dr. LeClair, through Mr. Smith, the transcript of today's proceedings as soon as it is printed, which will be tomorrow morning.

Thank you, Mr. Turner. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Turner, Mr. Nowlan, Mr. Forrestall and myself, and probably a few others . . . Since I came here in 1968, as well as Mr. Turner, this matter of pensions has been raised with members of Parliament every year from people right across the country.

• 1045

We had special hearings of the transport committee on the matter in 1969-70, submitted a unanimous report, and got some improvement in the pensions for those already retired. But in the past 10 years there has not been any significant further improvement. I was always under the, I guess, illusion that if an employee contributed 10 per cent of his salary into the pension fund, the employer equalled it, and that amount of money went right into the pension fund, then was invested and the income it earned was used to pay pensions, and that if the employer wanted to borrow money from the pension fund he would do so, at a reasonable rate, in order to provide himself with access to a significant amount of capital for their capital needs. But over the decades it has been an unfunded liability, which means that the money is not there. In other circles that would be called robbery. That money belongs to the employees and to nobody else.

I am going to try to ask questions, Mr. Chairman, that relate to what is in the financial reports. I will not get into all the submissions made by the pensioner associations. I will leave that to when the officers of CN meet with us again. In 1981 the trust fund earned \$329 million on investments, paid out \$190 million in pensions. So what happened to these excess earnings on the pension trust fund? Where were they allocated? Could you tell me that?

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, again, to be able to answer this and to give the answer that this very serious question demands,

[Traduction]

nombre des témoignages présentés au Comité par des retraités du CN, ils pourraient répondre à ces questions à ce moment-là. Quoi qu'il en soit, je vais donner à M. LeClair l'occasion de répondre à vos questions s'il le veut, et je pense qu'après cela votre temps sera écoulé, monsieur Turner.

M. Turner: Merci, monsieur le président.

M. LeClair: Monsieur le président, pourrait-on nous fournir une copie du texte des questions?

M. Turner: Oui.

M. LeClair: Je n'ai pas pu les prendre en note et si je vous demande de nous en fournir le texte; c'est que nous aimerais y répondre de notre mieux.

Le président: Monsieur LeClair, nous vous enverrons le plus tôt possible le procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui. Je pense qu'il sera imprimé demain matin.

Merci, monsieur Turner. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

MM. Turner, Nowlan, Forrestall, et moi-même, et sans doute un certain nombre d'autres personnes . . . depuis mon arrivée, et celle de M. Turner, en 1968, cette question des pensions est soulevée chaque année par des gens de tout le pays qui viennent en discuter avec des députés.

Le Comité des transports a tenu des séances spéciales sur cette question en 1969-1970, a présenté un rapport unanime et a obtenu quelques améliorations au chapitre des pensions pour ceux déjà à la retraite. Toutefois, au cours des dix dernières années, il n'y a eu aucune amélioration digne du nom. J'avais toujours eu, je suppose, l'illusion, que si un employé payait 10 p. 100 de son salaire au régime de pension, l'employeur en faisait de même et que cette somme était versée directement au régime de pension et ensuite investie, que le revenu servait à payer les pensions et que si l'employeur voulait emprunter de l'argent du régime de pension, il pouvait le faire, à un taux raisonnable, afin de se prévaloir de l'accès à un capital considérable afin de répondre à ses besoins de fonds. Toutefois, au cours des décennies, on constate qu'il s'agit d'un fonds sans provisions, ce qui signifie que l'argent n'est pas là. Dans d'autres milieux, on dirait qu'il s'agit d'un vol. Cet argent appartient aux employés et à personne d'autre.

Je vais tenter de poser des questions, monsieur le président, qui se rapportent à ce qui figure dans les rapports financiers. Je ne vais pas aborder tous les mémoires présentés par les associations de retraités. Je vais attendre la recomparsion des cadres du CN. En 1981, le fonds fiduciaire gagnait 329 millions de dollars sur ses investissements et versait 190 millions de dollars en pensions. Où sont donc passés les revenus excédentaires du fonds du régime de pension? Où a-t-on affecté cet argent? Peut-on me le dire?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, encore une fois, afin de pouvoir répondre à cette question et une réponse digne de cette

[Text]

I think it should be done in the context of what happens to the so-called excess moneys. Obviously, they do not go to CN. Obviously, they are not misappropriated by CN. For example, I think it has been mentioned twice now that CN pensioners pay exactly the same contributions as civil servants. That is not the case. Civil servants pay more, as you know, for indexation. But, with your permission, trying to answer those singly would probably not do justice to what the members are after.

The Chairman: I wonder if I might suggest, since we are going to have a steering committee meeting to deal specifically with this item, if it might not be a good idea for today's meeting to leave that aspect alone until we report back to committee. I will give the committee the undertaking that we will arrange an opportunity for the committee to pursue the matter in the way they want, either through written questions to CN or by having CN back before the committee. Is that agreeable to . . . ? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, every time that CN has appeared before this committee the matter of pensions has been raised, and if the message has not got through to them by now that it is going to get raised every time they appear before us, and if they are not ready to tell us or at least give us a breakdown of the figures that are already in their annual report, then they are very ill-prepared.

The Chairman: If you are talking, Mr. Benjamin, about the figures in the annual report, I think that is fair game, but I just made that suggestion in the interests of the efficient operation of the committee where we could have a session or two sessions or whatever is required on pensions strictly. But again, it is not my committee, it is your committee. So . . .

Mr. Benjamin: By the way, Mr. Chairman, I want to say to Dr. LeClair that when I ask how those excess earnings were used, there is no way I or anybody else has intimated or implied in any manner, shape or form that somehow or other the CNR misappropriated those excess earnings. That is not the point at all. It is not in our minds. We just want to know what is done with the excess earnings that the actuaries have projected and what turns out to be in excess of those actuarial estimates. How does the pension board treat those excess earnings? That is all we wanted to know. The excess earnings in 1981 were something in the order of \$139 million.

• 1050

The Chairman: Mr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, if you want us to try and answer this right now we certainly will.

The Chairman: Yes.

Mr. LeClair: Mr. Franklin, the vice-president of Finance, I think is better prepared to answer this.

The Chairman: Mr. Franklin.

[Translation]

très grave question, je crois qu'il faut s'en tenir au contexte de ce qui arrive à ce que vous appelez l'argent excédentaire. Il est évident, que cet argent ne va pas au CN. Il est évident que le CN n'a pas détourné de fonds. Par exemple, je crois qu'on a mentionné à deux reprises maintenant que les retraités du CN versent exactement les mêmes primes que les fonctionnaires. Ce n'est pas le cas. Les fonctionnaires versent des primes plus élevées, comme vous le savez, pour l'indexation. Toutefois, avec votre permission, répondre seul à ces questions ne satisfait pas les députés.

Le président: Puis-je suggérer, puisque nous avons une réunion du comité directeur afin d'examiner expressément cette affaire, si ce ne serait pas une bonne idée, pour la réunion d'aujourd'hui, de laisser cet aspect de côté jusqu'à ce que nous en fassions rapport au comité. Je m'engage auprès des membres du comité de leur fournir l'occasion de donner suite à cette affaire comme ils l'entendent, que ce soit par des questions écrites présentées au CN ou en faisant reparaître les représentants du CN devant le comité. Cela vous convient-il? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, à chaque fois que le CN a comparu devant notre comité, la question des pensions a été soulevée; or s'ils n'ont pas encore compris qu'à chaque fois qu'ils vont comparaître, nous allons aborder cette affaire, et s'ils ne sont pas disposés à répondre ou, à tout le moins, nous donner la ventilation des chiffres qui figurent dans leur rapport annuel, alors ils sont très mal préparés.

Le président: Si vous parlez, monsieur Benjamin, des chiffres qui figurent dans le rapport annuel, je crois que c'est tout à fait juste. Si j'ai fait cette suggestion, c'était dans l'intérêt du bon fonctionnement du comité en vue de tenir une ou deux réunions, ou ce qui sera nécessaire, uniquement sur les pensions. Encore une fois, ce n'est pas mon comité, c'est votre comité. Donc . . .

M. Benjamin: En passant, monsieur le président, j'aimerais dire à M. LeClair que lorsque je lui demande à quelles fins ont servi les revenus excédentaires, je n'ai pas du tout sous-entendu pas plus que quiconque, de quelque façon que ce soit, que le CN avait détourné ces revenus excédentaires. Là n'est pas du tout la question. Nous n'y songeons même pas. Nous voulons tout simplement savoir ce que sont devenus les revenus excédentaires prévus par les actuaires et quels sont les revenus qui excèdent les prévisions. Qu'est-ce que le conseil d'administration du régime de pension sait de ces revenus excédentaires? C'est tout ce que nous voulons savoir. Les revenus excédentaires en 1981 se chiffraient à quelques 139 millions de dollars.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, si vous voulez que nous tentions de répondre maintenant, nous le ferons certainement.

Le président: Oui.

M. LeClair: Monsieur Franklin, le vice-président aux finances est mieux préparé, je crois, à répondre à cette question.

Le président: Monsieur Franklin.

[Texte]

Mr. R.C. Franklin (Senior Corporate Vice-President, Canadian National Railways): Thank you, Mr. Chairman.

I must make a qualification here. I do not happen to be on the pension side, and I am looking at this strictly from the financial eyes of someone like yourself, from outside of that particular responsibility.

But, I do note that indeed, the pensions paid were less than that earned by the fund, and when I looked at the investment side of that balance sheet I notice the total investment of the pension fund went from \$2.4 million to almost \$2.8 million. So, I assume that the excess moneys remained within the fund and were invested by the pension people in the bonds and equities and short-term investments that are recorded there on the left-hand side.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman, I wonder if you could give us a breakdown on the amount that the company contributed. In 1981, it was \$181,717,000 to the pension trust fund. Can you give me a breakdown as to how it was divided up: Principal payments to existing pensioners; lump sum payments to existing pensioners; and contributions on behalf of current employees. If you cannot answer that right now, I will get it later, but it is on the record and you will have it to look at.

Mr. Franklin: Right.

I do not happen to have that information with me but we can get that information for you.

Mr. Benjamin: Some lump sum payments have been made to pensioners, those already on pension. When was the last time it was done? How many times has it been done? What was the amount on each occasion?

Mr. Benjamin: Again, Mr. Chairman, if it is a long involved answer then I would be quite happy to get it on a piece of paper later.

Mr. LeClair: It is a history of 12 years, and we have the details here, but we can submit that to you.

The Chairman: In view of what Mr. Benjamin has just said, perhaps, it would be best just to submit the details and we will, if the committee agrees, include those details if they are received today as the answer to Mr. Benjamin's question in the *Minutes of Proceedings*.

An hon. Member: Agreed.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, something that has always bothered us in this committee and we have raised it many times; it took years before there was some direct employee representation on the board of the pension plan. We have continually asked, why not have representation from the pensioners' associations on the board as well? Would you have any objections to doing that? Could it not be done very quickly?

[Traduction]

M. R.C. Franklin (vice-président principal de la société, chemins de fer Canadiens nationaux): Merci, monsieur le président.

Je dois apporter une précision. Je ne m'occupe pas des pensions, je regarde les chiffres strictement du point de vue financier, comme vous le feriez, comme quelqu'un doit ce n'est pas la responsabilité particulière.

Néanmoins, je note qu'en effet, les pensions versées sont inférieures aux revenus gagnés par le régime de pensions et si je regarde du côté investissement du bilan, je constate que l'ensemble des investissements du fonds de pension sont passés de 2.4 millions de dollars à presque 2.8 millions de dollars. Je présume donc que les excédents sont restés dans le fonds et ont été investis par les responsables des pensions dans des obligations et des actions, dans des investissements à court terme qui figurent là, du côté gauche.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président, pourriez-vous me donner la ventilation de la contribution exacte de la société. En 1981, vous avez versé \$181,717 aux fonds du régime de pension. Pouvez-vous me donner une ventilation de cette somme: les paiements de principal aux retraités; les paiements forfaitaires à des retraités; et les contributions ou non des employés actuels. Si vous ne pouvez y répondre maintenant, vous pouvez le faire plus tard, ma question figurera au procès-verbal et vous pourrez vous y reporter.

M. Franklin: Très bien.

Je n'ai pas ces renseignements ici, mais nous pouvons vous les faire parvenir.

M. Benjamin: Certains paiements forfaitaires ont été versés à des retraités, à ceux qui reçoivent déjà une pension. Quand l'a-t-on fait pour la dernière fois? Combien de fois l'a-t-on fait? Quel a été le montant chaque fois?

M. Benjamin: Encore une fois, monsieur le président, si la réponse est longue et compliquée, je serais très heureux de l'avoir par écrit plus tard.

M. LeClair: C'est une histoire longue de 12 ans, et nous n'avons pas les détails ici, mais nous pouvons vous les faire parvenir.

Le président: Vu ce que vient de dire M. Benjamin, il vaudrait peut-être mieux nous présenter les détails et si le Comité en convient nous pourrions les inclure, si nous les recevons aujourd'hui, à titre de réponse aux questions de M. Benjamin, dans le procès-verbal des délibérations.

Une voix: D'accord.

M. Benjamin: Monsieur le président, une chose ma toujours ennuyé au Comité et nous l'avons abordée à plusieurs reprises; il a fallu des années avant qu'il y ait représentation directe des employés au Conseil d'administration du régime de pension. Nous avons continuellement demandé pourquoi il n'y aurait pas également des représentants des associations des retraités au conseil d'administration? Y voyez-vous des objections? Ne pourrait-on pas le faire très rapidement?

[Text]

Mr. LeClair: Mr. Chairman, there are two members who are pensioners on the pension board: Mr. Piggott, and Mr. Abbott. Both of them are a member in good standing of the pension association. They are officially on the board with full voting privileges and so forth.

Mr. Benjamin: Good. Glad to hear it.

Will CN agree to reimburse VIA rail fully for the cost of passes of CN employees and CN pensioners no matter who owns the track if VIA Rail goes over? I forget the year, but I understand there was one year when the cost of VIA was something in the order of \$11 million. CN and CP gave VIA something in the order of \$3 million. The railways got most of it back for so-called on-time performance. Is it not intrinsically fair that VIA be reimbursed for the full cost of passes of CN and CP employees and pensioners?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think we can answer most of that question, and perhaps Mr. Lawless would like to go ahead?

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman to Mr. Benjamin, I guess the question you have asked is: Is it fair? Actually, what happens is that we do have a contract with VIA which reflects how we will handle the pass privileges. This contract has just been recently renegotiated, and CN pays VIA 50 per cent of the fare in year one; that increases 5 per cent per year to a maximum of 65 per cent in year four.

• 1055

Now, that is an agreement that has been made and negotiated with VIA and how we handle the costs for dealing with passes. As for the incentives that we earn with respect to on-time performance, the two are totally unrelated. That is another part of the agreement. VIA are interested in ensuring that we meet the specifications they put down to operate passenger trains on time, and if we achieve a certain performance level, we are entitled to an incentive. But the two are basically unrelated.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have three other questions. On the matter of the lay-offs, and particularly in the case of Sysco, I appreciate that because of your cashflow and financial circumstances at the moment you have reduced your capital expenditures for this year by \$200 million and you have told Sysco you cannot take delivery of all the rails you thought you were going to need or would want. Have you considered approaching the government to ask them to advance the funds for the cost of those rails that you are not going to take and let Sysco complete the full order and stockpile the rails until you do need them, just to keep those people working? It does not cost very damn much, if anything, to store rails stacked up out in the yard somewhere. Have you considered doing that as a way of at least keeping those workers going a few months longer?

[Translation]

M. LeClair: Monsieur le président, deux des membres du conseil d'administration du régime de pension sont des retraités: M. Piggott et M. Abbott. Tous deux sont membres estimés de l'Association des pensions. Ils font partie du conseil d'administration de façon officielle, et jouissent de priviléges complets de vote, etc.

M. Benjamin: Parfait. Je suis heureux de l'entendre.

Le CN accepte-t-il de rembourser à VIA Rail le prix en entier des laissez-passer des employés et des retraités du CN quelque soit le propriétaire de la voie utilisée par VIA Rail? J'oublie en quelle année, mais je me suis laissé dire qu'une année, les coûts de VIA étaient de 11 millions de dollars. Le CN et le CP ont donné \$3 millions à VIA. Les sociétés de chemins de fer ont récupéré presque toute cette somme pour leur rendement à l'heure. Ne serait-il pas intrinsèquement juste que VIA soit remboursé pour la pleine valeur des laissez-passer des employés et des retraités du CN et du CP?

M. LeClair: Monsieur le président, je crois que nous pouvons répondre à presque toute la question, monsieur Lawless aimerait peut-être le faire?

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur Benjamin, vous posez la question suivante: est-ce juste? En fait, nous avons un contrat avec VIA qui explique comment nous allons appliquer les priviléges de laissez-passer. Ce contrat vient tout juste d'être renégocié, et le CN verse à VIA, 50 p. 100 du tarif la première année; ensuite il y a une augmentation de 5 p. 100 jusqu'à un maximum de 65 p. 100 la quatrième année.

C'est une entente qui a été négociée et conclue avec VIA sur la manière dont nous traitons les coûts des laissez-passer. Cela n'a rien à voir avec les primes que nous recevons pour la ponctualité. C'est un autre élément de l'entente. VIA a tout intérêt à s'assurer que nous satisfaisions les exigences en matière de ponctualité des trains et nous accorde une prime pour un niveau de rendement donné. Mais ce sont deux choses complètement différentes.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai trois autres questions à poser. Le problème des mises à pied me préoccupe particulièrement, surtout dans le cas de Sysco. Je comprends qu'à cause de vos mouvements de caisse et de votre situation financière à l'heure actuelle, vous avez réduit vos dépenses d'investissement pour cette année de quelques 200 millions de dollars. C'est pourquoi vous avez dû dire à la Sysco que vous ne pourriez pas accepter la livraison de tous les rails dont vous aviez cru avoir besoin. Avez-vous envisagé la possibilité de demander au Gouvernement d'avancer les fonds nécessaires pour couvrir le coût de ces rails dont vous n'avez pas besoin et ainsi, laisser Sysco livrer votre commande et garder les rails supplémentaires jusqu'au moment où vous en aurez besoin, de manière à éviter ces mises à pied. Cela ne coûte pas très cher, si coût il y a, de garder des rails quelque part. Avez-vous

[Texte]

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the whole question of Sysco is exceedingly important and very complicated. Obviously, we were expecting that the committee would want to know more about this. I wonder whether this is the right time for us to try to give you the whole story of Sysco, and this does take into consideration the question of Mr. Benjamin. Yes, indeed, we have considered this, but I think it might be better if we gave you the whole story from start to finish as it is now and as we see it.

Mr. Benjamin: I do not mind, if it is a long story, as long as you do not take it off my time, Mr. Chairman.

The Chairman: You asked the question.

Mr. Benjamin: Well, let me throw in my other two questions.

The Chairman: I think, Dr. LeClair, looking at my list of questioners, that before long you will have to give that story. So go ahead, Mr. Benjamin; proceed with your questions.

Mr. Benjamin: Two other questions. Your allegations of losses on hauling grain: We get this from both CN and CP. They tell us what the costs were; but they never tell us, in relation to those costs of moving grain, the financial assistance they got both directly and indirectly related to the movement of the grain. In 1980 your revenues that farmers paid under the Crow rate were \$67 million; you got \$77 million in branch line subsidies; you got \$36 million in branch line rehabilitation; you got \$2 million in boxcar rehabilitation; you got \$4 million in the cost of leasing Wheat Board cars; and the number of hopper cars that the taxpayers bought—federally, provincially and the grain producers and the Wheat Board—the value of the cars that go to CN, had CN had to purchase those—you would have had to put up a bunch of money or borrow a lot of money—saved CNR \$65 million in interest charges in 1980. That looks to me like a total revenue from grain, direct and indirect, of about \$250 million. The shortfall, then, was in the neighbourhood of \$30 million. I do not believe that the losses claimed by the railroad are as large as they allege because what about all these other benefits they obtained?

[Traduction]

envisagé ce moyen de protéger l'emploi de ces travailleurs pour quelques mois de plus?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, toute cette question de Sysco est très importante et très complexe. Nous n'avions aucun doute que le Comité allait nous poser des questions sur ce problème. Je ne sais pas si le moment est opportun de vous donner tous les détails de cette affaire, même en accordant toute la considération voulue à la question de M. Benjamin. Oui, nous avons envisagé cette possibilité mais il serait peut-être préférable de vous raconter toute l'histoire, du début à la fin et comment nous percevons la situation.

M. Benjamin: Cela m'est égal, mais si cette histoire est longue, je vous demanderais de la déduire du temps qui m'est accordé, monsieur le président.

Le président: Vous avez posé la question.

M. Benjamin: Eh bien laissez-moi alors poser les deux autres questions.

Le président: Si je regarde ma liste d'intervenants, monsieur LeClair, je pense que vous devrez finir par raconter toute l'histoire, allez-y, monsieur Benjamin. Posez vos questions.

M. Benjamin: Voici donc mes deux autres questions. Et CN et CP parlent des pertes que leur occasionne le transport du grain. Ces deux sociétés nous ont dit quels étaient leurs coûts, mais elles ne nous parlent jamais de ce qui concerne le transport du grain, de l'aide financière qu'elles obtiennent directement pour cette activité. En 1980, vous avez enregistré 67 millions de dollars de revenus provenant des agriculteurs qui vous ont payé au tarif de CROW. Vous avez obtenu 67 millions de dollars de subventions pour vos lignes secondaires. Vous avez obtenu 36 millions de dollars pour la remise en état de vos lignes secondaires, 2 millions de dollars pour la remise en état de vos wagons couverts, 4 millions de dollars pour les coûts de location des wagons de l'office du blé. Et le nombre de wagons trémies qu'ont acheté les contribuables—tant à l'échelle fédérale que provinciale, les producteurs de grain et l'Office du blé—la valeur de ces wagons pour le CN, si le CN avait dû les acheter—vous auriez dû investir beaucoup d'argent ou en emprunter beaucoup—ont économisé 65 millions de dollars en frais d'intérêt au CN en 1980. Ces revenus du grain, directs et indirects, s'élèvent donc à quelques 250 millions de dollars. Par conséquent, la perte se chiffre à quelques 30 millions de dollars. Je ne crois pas que les pertes soient aussi importantes que le prétende la société des chemins de fer si on tient compte de tous ces autres avantages. Qu'en pensez-vous?

• 1100

The subsidies to both railroads amount to a lot of money every year, and most of it is directly related to the west and the movement of grain.

I come now to my final question, Mr. Chairman. I am just curious. The chairman of the board is a full-time person. What does he do? Can you give the committee an outline of the duties? What does he do besides chair board meetings and maybe some committee meetings? After all, the board does

Les subventions accordées annuellement aux deux sociétés de chemin de fer s'élèvent à un montant très considérable et la majorité est destinée à l'ouest et au transport du grain.

J'en viens maintenant à ma dernière question, monsieur le président. C'est une simple question de curiosité. Le président de l'office occupe un poste à plein temps. Que fait-il, au juste? Pourriez-vous donner au comité un aperçu général de ses fonctions? Que fait-il à part présider les réunions du conseil et

[Text]

not meet full time, I imagine, and I doubt that there are committees meeting full time. He might have 30 or 40 meetings a year, I suppose. What else does he do?

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: I will start with the first question first, Mr. Chairman. It is easier than the second one.

Mr. Lawless has been spending a lot of time recently with Mr. Gilson, who, as you know, has sent his report, or is due to send his report, to the Minister of Transport. Perhaps Mr. Lawless can answer the questions, Mr. Benjamin, on the so-called other subsidies that we receive for grain.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman and Mr. Benjamin, with respect to what you called the alleged losses, they are actual losses for handling grain which have been substantiated three times by Snavely, King & Associates, who were hired by Transport Canada initially to determine what grain losses were for the railways in Canada. That original report was updated, and, as a result of the recent Gilson commission, it was updated again.

That report clearly states that the railways are losing. Your numbers are reasonably correct, that is, taking into account, first of all, the branch-line subsidies that are received, and the Branch Line Rehabilitation Program.

The Branch Line Rehabilitation Program is there as a result of decisions made by the government to protect and use branch-lines that they want to continue handling grain on. Those branch-lines are not necessary, as far as we are concerned, for handling grain. However, the decision has been made by others to put that money on the Branch Line Rehabilitation Program. Those costs, both for subsidies and for rehabilitation, were taken into account by the Snavely commission.

Second, as far as the boxcar is concerned, those numbers are reasonably correct, and if the railway had had to provide those boxcars, the losses would have been greater.

Similarly for leasing costs on hoppers, if the government had not been, or were not, providing those leased cars, the revenue shortfall for grain would have been that much greater.

So, in effect, all of the losses that are now being reported and have been submitted to the Gilson commission take into account the various activities of the branch-line subsidies, rehabilitation, boxcars and hopper costs that would have been

[Translation]

des réunions de comité? Après tout, l'office ne siège pas à plein temps et je doute qu'il y ait des comités qui siègent à plein temps. Il y a au plus 30 ou 40 réunions par année, je suppose. Que fait-il d'autre?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Je commencerai par répondre à la première question, monsieur le président. Elle est plus facile que la deuxième.

M. Lawless a passé beaucoup de temps dernièrement avec M. Gilson, qui, comme vous le savez, a envoyé son rapport au ministre des Transports ou est à la veille de le faire. M. Lawless pourrait peut-être répondre aux questions, monsieur Benjamin, sur les soi-disants autres subventions que nous recevons au titre du grain.

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président et monsieur Benjamin, en ce qui concerne les prétendues pertes, et bien, laissez-moi vous dire que le traitement du grain occasionne des pertes réelles, pertes que la société Snavely, King Associates a confirmé trois fois. C'est le ministère des Transports qui a retenu les services de cette firme pour déterminer les pertes réelles qu'occasionne le transport du grain aux chemins de fer du Canada. Le rapport original a été mis à jour et, à la suite des conclusions de la récente commission Gilson, il a été mis à jour une deuxième fois.

Le rapport dit clairement que les chemins de fer enregistrent des pertes. Vos chiffres sont relativement exacts, c'est-à-dire en tenant compte, d'abord, des subventions au titre des lignes secondaires que nous touchons et du programme de remise en état des lignes secondaires.

Le Programme de remise en état des lignes secondaires est le résultat de décisions que le gouvernement a prises pour protéger et utiliser les lignes secondaires qu'il entend continuer à utiliser pour transporter le grain. A notre avis, ces lignes secondaires ne sont pas nécessaires au transport du grain. Cependant, d'autres ont pris la décision d'investir cet argent dans le Programme de remise en état des lignes secondaires. Ces coûts, tant au chapitre des subventions comme telles qu'au chapitre des subventions à la remise en état ont été considérés par la commission Snavely.

Deuxièmement, en ce qui concerne les wagons couverts, vos chiffres sont relativement exacts et si les chemins de fer avaient dû fournir ces wagons couverts, les pertes auraient été encore plus importantes.

La même chose s'applique aux coûts de location des wagons trémies. En effet, si le gouvernement n'avait pas fourni ou ne fournissait ces wagons loués, les pertes pour le traitement du grain auraient été encore plus considérables.

Donc toutes ces pertes que nous signalons maintenant et dont a été saisie la commission Gilson tiennent compte des divers aspects des subventions au titre des lignes secondaires, de la remise en état, des wagons couverts et des wagons

[Texte]

incurred by the railways but which are now being paid for by the government.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Snavely is very generous. Mr. Lawless has made an incredible statement. He made the remark, if I recall correctly, that these branch-lines were not necessary, as far as CN is concerned. I find that an incredible thing. Does CN not have any social conscience at all?

What you are saying is that, after the grain producers of western Canada have invested billions of dollars in their own elevator systems on those branch-lines, they are just supposed to get up and walk away from that. That is something we are not going to stand for.

I should remind Mr. Lawless that Mr. Snavely included, in his costs to the railroads of moving grain, a 25 per cent return to CN and CP on the money provided by the taxpayers. Now that is a really nice, generous arrival worked out by Mr. Snavely.

The Chairman: One minute left, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I will leave the last minute to one of the witnesses.

Mr. Lawless: Mr. Chairman and Mr. Benjamin, the reason I mentioned that the branch-lines are not needed was that this is not the only way to move grain. We think there is an awful lot of money, and we have so submitted to the Gilson Commission that there is an awful lot of money being spent on branch-line rehabilitation that could otherwise be spent in moving grain to mainland positions, and we would not need those lines just to move the grain. That is the reason I said they were not necessary.

• 1105

The other point is that Mr. Snavely did not include in his report 25 per cent. He did say something between 16 and 25 per cent, and recommended that the railways be paid 22.5 per cent for their contribution of constant costs.

The Chairman: Now, Dr. LeClair, do you want to tackle Mr. Benjamin's other question with regard to the duties of the chairman?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order. I want to ask Mr. Lawless to go and check the figure again. I understand that 22.5 per cent is over and above the 25 per cent that Mr. Snavely recommends. I think he should check that figure again.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, no, it is not over and above. It is a recommendation by Snavely King & Associates for a contribution of constant costs. He suggested that could be between 16 and 25 per cent. Our railway, Canadian National, requested the Gilson Commission to consider 35 per cent. Canadian Pacific requested 25 per cent, and Mr. Snavely used in his recommendation to the government that it be 22.5 per cent. That is above the long-term variable costs.

[Traduction]

tremies dont les chemins de fer auraient pu assumer les coûts mais que le gouvernement paît maintenant.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Snavely est très généreux. M. Lawless vient de faire une déclaration incroyable. Il a dit, si je me souviens bien, que de l'avis du CN, ces lignes secondaires n'étaient pas nécessaires. Je trouve cela tout à fait incroyable. Le CN na-t-il aucune conscience sociale?

Vous dites qu'après que les producteurs de grains de l'ouest du Canada ont investi des milliards dans leur propre réseau d'élévateurs le long de ces lignes secondaires, qu'ils sont supposés maintenant tout simplement laisser tomber.

J'aimerais rappeler à M. Lawless que M. Snavely a inclus, dans ces coûts de transport du grain pour les chemins de fer un revenu de 25 p. 100 que CN et CP tire de l'argent qui vient des contribuables. C'est-là une belle et généreuse conclusion à laquelle est arrivé M. Snavely.

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je laisserai cette dernière minute à l'un des témoins.

M. Lawless: Monsieur le président et monsieur Benjamin, si je dis que les lignes secondaires n'étaient pas nécessaires, c'est qu'il existe d'autres moyens de transporter le grain. À notre avis, et c'est ce que nous avons fait valoir à la Commission Gilson, énormément d'argent est consacré à la remise en état des lignes secondaires, de l'argent qui pourrait être investi dans le transport du grain vers les grands centres. Nous n'avons tout simplement pas besoin de ces lignes pour transporter le grain. C'est la raison pour laquelle j'ai dit qu'elles n'étaient pas nécessaires.

L'autre question concerne le fait que M. Snavely n'a pas mentionné les 25 p. 100 de revenus dans son rapport. Il a parlé d'un revenu situé entre 16 et 25 p. 100 et a recommandé que les chemins de fer touchent 22.5 p. 100 pour leur contribution aux coûts constants.

Le président: Et maintenant, monsieur LeClair, voulez-vous aborder l'autre question de M. Benjamin sur les fonctions du président?

M. Benjamin: Monsieur le président, un rappel au règlement. J'aimerais demander à M. Lawless de vérifier ce chiffre. Je crois savoir qu'il s'agit de 22.5 p. 100 en plus des 25 p. 100 qu'a recommandés M. Snavely. Je pense qu'il devrait vérifier ce chiffre encore une fois.

M. Lawless: Monsieur le président, non, il ne s'agit pas de 22.5 p. 100 en plus. C'est une recommandation de la firme Snavely, King & Associates au titre de la contribution aux coûts constants. Ces recommandations parlaient de 16 à 25 p. 100. Notre société, le CN, a demandé à la Commission Gilson d'envisager de recommander 35 p. 100. La société Canadien Pacifique a demandé 25 p. 100 et M. Snavely a recommandé

[Text]

The Chairman: That is your time, Mr. Benjamin. I would propose that before going to Mr. Mazankowski we take a four-minute break. I assume some members may want to get up and stretch their legs. The witnesses might too. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will resume at 11.10.

• 1107

[Translation]

22.5 au gouvernement. Cela est en plus des coûts variables à long terme.

Le président: Votre temps est expiré, monsieur Benjamin. J'aimerais proposer que nous prenions une pause de 4 minutes avant de passer à M. Mazankowski. Les députés aimeraient peut-être se dégourdir les jambes, et les témoins aussi. Sommes-nous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous reprendons donc à 11h10.

• 1112

The Chairman: Order, please.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Give Dr. LeClair a minute to answer that question of mine: What are the duties of the chairman of the board?

The Chairman: If it is the pleasure of the committee. But before we do that, I have a couple of matters I would like to raise at this moment. Members will recall that at meetings held on December 18, 1980, and January 22, 1980, on the annual report of CN for 1979, a number of questions were asked to which CN undertook to provide written answers. We now have all of those written answers provided. Therefore, I would ask the committee if it agrees that the answers provided to those questions be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. That would be the most efficient way to get them into the hands of all the members. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: It will also put it on the public record.

Also, I have received a letter from Mr. Robert Giroux, Administrator of Canadian Surface Transportation Administration, to the effect that an answer given to the Hon. Walter Dinsdale on May 25 of this year at our meeting, by Mr. Gaétan Belleau, stated that approximately \$12 million was used in the Atlantic provinces to purchase mostly small buses for the transportation of the handicapped. That figure was very wrong, and Mr. Giroux has written to me pointing out the incorrectness of that figure. He tells me that \$250,000 was spent. I would therefore suggest, if it is agreed, that a correction be printed to strike out in the English version on page 6435, line 11, and in the French version on page 6435, line 13, the amount \$12 million and substitute the following therefor: "one quarter of a million dollars". Is that agreed?

• 1115

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Is it agreed that we ask Dr. LeClair to answer the question regarding the duties of the chairman?

Des voix: D'accord.

Le président: Cela les rendra d'autre part publiques.

J'ai par ailleurs reçu une lettre de M. Robert Giroux, administrateur des transports de surface canadiens qui me signale qu'en répondant à M. Walter Dinsdale le 25 mai, M. Gaétan Belleau aurait déclaré que l'on avait utilisé environ 12 millions de dollars dans les provinces atlantiques pour l'achat de petits cars de transport pour les handicapés. Ce chiffre est tout à fait inexact me signale M. Giroux. Cela représente au contraire \$250,000. Je suggérerais donc, si c'est d'accord, que l'on consigne cette correction qui consiste à remplacer dans la version anglaise à la page 6435, ligne 11 et dans la version française à la page 6435, ligne 13, le chiffre de 12 millions de dollars par: «un quart de million de dollars. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Êtes-vous également d'accord pour que l'on donne à M. LeClair le temps de répondre à la question touchant les fonctions du président?

[Texte]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I find this one very difficult. The chairman, of course, does not report to the president. The terms of employment are not within the purview of my responsibilities. He is named by the government and he deals with the board. Perhaps it would be appropriate that I undertake, after talking to the chairman, to send to you a list of his duties. I think it would be inappropriate for me to comment on the duties of the man whom I report to as responsible for the board.

The Chairman: I would accept that explanation, Dr. LeClair. In fact, I wondered if it was not a question that might more appropriately be put to the minister. Yes?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, just to help the committee, we now have the answer to the balance sheet question that our officers could not answer about half an hour ago. I think it is a short answer, if you want it for the record.

The Chairman: Yes, please.

Mr. LeClair: Mr. Franklin will be answering the question.

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. Franklin: Thank you, Mr. Chairman.

The question was one asked by Mr. Turner. It dealt with the 1980 statement of consolidated change in financial position. He was asking why the amount shown in the 1980 report for 1980 was not carried over into the 1981 report. If the members have a copy of the 1981 report in front of them, on page 33, going down the column, the second line above the total of \$666,006 that Mr. Turner referred to, is an amount of \$1.429 million. That \$1.429 million covers working capital of a subsidiary we acquired in 1980. It is just a question of presentation by the accountants and the auditors. In the 1981 report it is shown as part of that total of \$666,006. In the 1980 report it is not; it is shown down in the next section, the funds used section. So it is just a netting problem; it is a question of presentation.

It is not numbered, but in the same statement in the 1980 report the same number is shown in the funds used column.

So it is a question of whether you show it as a positive number in the funds provided or a negative number in the funds used. It is just a matter of presentation by the auditors.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski, 15 minutes, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, a reference has been made to CN's participation in the Gilson process; I wonder whether CN officials would have any objection to tabling their presentation to the Gilson committee.

[Traduction]

Des voix: Entendu.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, c'est une question très complexe. Il est évident que le président du conseil ne fait pas rapport au président de la société. Son mandat ne relève pas de mes responsabilités. Il est nommé par le gouvernement et il est chargé du conseil. Peut-être pourrais-je vous envoyer une liste de ses fonctions après lui en avoir parlé. Je ne pense pas qu'il soit normal que je vous parle des fonctions de la personne devant laquelle je suis responsable du conseil.

Le président: Je suis d'accord avec vous, monsieur LeClair. Je me demandais d'ailleurs si cette question ne devrait pas plutôt être posée au ministre. D'accord?

M. LeClair: Monsieur le président, je puis toutefois signaler au comité que nous pouvons maintenant répondre à la question sur le bilan que l'on avait laissé il y a environ une demi-heure. La réponse est très brève si vous voulez que nous vous la lisions pour vos délibérations.

Le président: Oui, sil vous plaît.

M. LeClair: M. Franklin répondra à la question.

Le président: Monsieur Franklin.

M. Franklin: Merci monsieur le président.

La question a été posée par M. Turner. Il s'agissait de l'état de 1980 où certaines modifications avaient été apportées à la situation financière. Il demandait pourquoi la somme indiquée dans le rapport de 1980 pour 1980 n'était pas reportée dans le rapport de 1981. Si les députés ont ici le rapport de 1981, ils trouveront à la page 33, en bas de la colonne, l'avant-dernière ligne au-dessus du total de \$666,006 dont parlait M. Turner, la somme de 1429 millions de dollars. Il s'agit du capital d'exploitation d'une filiale que nous avons achetée en 1980. C'est une simple question de présentation de la part des comptables et des vérificateurs. Dans le rapport de 1981, cela figure dans le total de \$666,006. Dans le rapport de 1980 ce n'est pas indiqué puisque c'est au contraire dans la section suivante qui porte sur les fonds utilisés. Il s'agit donc simplement d'une question de présentation, d'un problème de calcul net.

Ce n'est pas numéroté mais dans le même état du rapport de 1980, la même somme est indiquée dans la colonne des fonds utilisés.

Il s'agit donc de décider si on veut l'indiquer comme un nombre positif dans les fonds fournis ou comme un nombre négatif dans les fonds utilisés. C'est simplement une question de présentation dont ont décidé les vérificateurs.

Le président: Merci.

Monsieur Mazankowski, un quart d'heure, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Monsieur le président, on a parlé de la participation du CN au processus Gilson; les fonctionnaires auraient-ils une objection à déposer le texte qu'ils ont présenté à la commission Gilson.

[Text]

Mr. LeClair: Mr. Chairman, to my knowledge that was a public submission and I do not see any problem with submitting it to the committee.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: Are copies available today?

Mr. Lawless: No, I am sorry, they are not. Could I answer this?

The Chairman: Yes.

Mr. Lawless: We made two submissions. We made an initial submission and on the last day we made a final submission. I do not have copies here of both of those submissions, but we can get them very quickly and get them to the committee.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Dr. LeClair, I, too, want to add my words of welcome to you and congratulations on your appointment and your very challenging duties.

• 1120

Your submission this morning paints a rather bleak picture of the railroad industry. The last time the chief executive officer appeared before this committee he talked about the threats of railway rationing, particularly in the area of grain. I assume, given the downturn, the recession, that the threat of rationing is no longer existent, at least in the foreseeable near future. Would I be correct in assuming that?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, all of our planning and all of our energies are not to be in a position where we have to ration. For example, despite the downturn in the economy, despite the fact that our cashflow is a problem at this time, we are going to go ahead with the B.C. north line expansion because that is a contractual obligation and this is the sort of thing we want to go ahead with. We have no plan whatsoever to ration. Our duty, our responsibility, is to go ahead and meet the demands, and we will do that.

Mr. Mazankowski: Your 1981 report indicates that the company had planned expenditures for 1982 which approximate \$900 million. In view of the slowdown in the economy, is that figure being altered at all?

Mr. LeClair: The \$900 million—I think you are referring to the total capital expenditures for all of the system—includes some of the entities under holdings as well as rail. When we say we have cut the capital by over \$200 million—the last count was \$212 million—we are talking about the whole system.

Mr. Mazankowski: That leads me to another question, Mr. Chairman. I am trying to get an accurate fix in my own mind as to what we are looking at in terms of the demands for increased capacity. In a speech made by your Mr. Jean Provost, the Assistant Vice President of Pricing—and it has been referred to by Mr. Lawless as well—reference has been made to the fact that Canada's rail system must be expanded

[Translation]

M. LeClair: Monsieur le président, c'était si je ne m'abuse, un document public et je ne verrais donc aucune objection à ce qu'il soit soumis à votre comité.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: En avez-vous aujourd'hui des exemplaires?

M. Lawless: Non, je suis désolé. Puis-je répondre?

Le président: Oui.

M. Lawless: Nous avons présenté deux textes. Une des positions préliminaires et une le dernier jour des audiences. Je n'ai pas ici ces deux textes mais nous pourrions les faire parvenir très rapidement au Comité.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais également dire quelques mots de bienvenue à M. LeClair et le féliciter de sa nomination à ce poste plein de défis.

Votre déclaration ce matin brosse un tableau assez lugubre de l'industrie des chemins de fer. La dernière fois que le directeur général avait comparu devant le comité il nous avait parlé des menaces de rationnement, surtout pour le transport des céréales. Je suppose qu'étant donné la crise économique, la récession, cette menace a disparu, du moins pour l'immédiat. Me tromperais-je?

M. LeClair: Monsieur le président, toute notre planification et tous nos efforts visent à éviter justement un rationnement. Par exemple, malgré la crise économique, malgré le fait que nous ayons actuellement des problèmes de caisse, nous allons mettre en œuvre le projet de développement de la ligne nord en Colombie-Britannique conformément aux obligations contractuelles que nous avons car nous ne voulons pas l'abandonner. Nous n'avons aucun projet de rationnement. Notre devoir, notre responsabilité est de répondre à la demande et c'est bien ce que nous essayons de faire.

M. Mazankowski: Votre rapport de 1981 montre que la société prévoit des dépenses pour 1982 qui approchent \$900 millions. Étant donné le ralentissement de l'économie, allez-vous devoir modifier ce chiffre?

M. LeClair: Les \$900 millions, et je crois que vous parlez du total des dépenses prévues pour l'ensemble du réseau, comprend certains des éléments de holding en même temps que les chemins de fer. Lorsque nous déclarons avoir diminué le capital de plus de \$200 millions, le dernier chiffre est \$212 millions, il s'agit de l'ensemble du réseau.

M. Mazankowski: Cela m'amène à une autre question, monsieur le président. J'essaie de comprendre exactement ce qu'il faut prévoir de gonflement de la demande. Dans un discours de M. Jean Provost, vice-président adjoint des prix, et M. Lawless y a fait allusion aussi, il était question de la nécessité de développer le réseau ferroviaire canadien pour accomoder deux fois et demie plus de trafic en 1990 qu'en

[Texte]

to carry two and one half times more traffic in 1990 than it did in 1980. Notwithstanding that fact, we have *The Economic Development for Canada in the 1980's*, which is a government document tabled when the budget was presented. We have statistics included in that document which indicate that the traffic in western Canada is going to increase by 66 per cent from 1978 to 1990, and those were figures that were provided by the Strategic Planning Group of Transport Canada. In your document produced in 1981 entitled *Canada's Railways: Limits to Growth, Grain Revenue Requirements* again you use the figure that the growth in Canadian rail traffic—bulk commodities up 92 per cent, other commodities, 32 per cent; growth of all commodities, 58 per cent; the growth in western Canada, 70 per cent.

There is quite a discrepancy between the figure of 66 per cent that the government uses—your original figure was 70 per cent—and what you are talking about now: an increased capacity demand of two and one half times. Some of us get the impression that you are talking about this massive capacity demand only to drive home your point that you need more money for carrying grain.

Particularly now, with the very bleak statement that you have presented here this morning, it seems to me that we should clarify once and for all what are the exact capacity demands over the next eight-year period, because there is, quite frankly, a tremendous difference between 70 per cent and 250 per cent, and I think it is creating some confusion. Particularly now, with our being in the midst of a recession, I am sure it must cause some demands to re-examine those projections.

Could you perhaps clarify some of those points?

The Chairman: Mr. Lawless.

• 1125

Mr. Lawless: Mr. Chairman, and Mr. Mazankowski, you have put your finger right on a very, very serious problem with respect to determining what might happen in this decade. Like the Conference Board and like everybody else, every economist in Canada, we are having our own problems in trying to determine and forecast accurately what we think might happen. We are still very confident that the demand for rail transportation in western Canada will be basically as we had set out in the first year or two of this decade. Whether you use two and a half times or two times, we think that all that has happened to us now—and somebody mentioned the word guess—our best-educated guess at the moment is that this recession we are going through now, which started mid-year last year and which we are forecasting will continue into 1983, is probably going to set back those massive tonnages we were thinking were going to come onstream by 1985 by maybe a year and a half or two years.

I think one must remember that we are looking at contracts that have been signed by many mining companies, et cetera, in western Canada, with offshore companies—and I am speaking specifically about sulphur, coal, potash, and particularly

[Traduction]

1980. Malgré cela, le document déposé avec le budget, qui s'intitule «Le développement économique du Canada dans les années 1980», fait état de certaines statistiques qui semblent indiquer que le trafic dans l'ouest du Canada augmentera de 67 p. 100 entre 1978 et 1990. Or ces chiffres ont été fournis par le groupe de la planification stratégique de Transport Canada. Dans votre document de 1981 intitulé «les chemins de fer canadiens: limite à la croissance, recettes céréalières nécessaires», on constate à nouveau que la croissance du trafic ferroviaire canadien sera de 92 p. 100 pour les produits en vrac, de 32 p. 100 pour les autres produits; soit une croissance moyenne de 58 p. 100 alors que dans l'ouest canadien cela représente 70 p. 100.

Il semble que le chiffre utilisé par le gouvernement, à savoir 66 p. 100, ne soit pas du tout les 70 p. 100 dont vous nous parliez initialement ni surtout ce que vous nous dites maintenant en parlant de la nécessité de multiplier votre capacité par deux et demi. Nous avons parfois l'impression que vous ne parlez d'une telle nécessité que pour faire comprendre qu'il vous faut davantage de fonds pour transporter les céréales.

Étant donné la déclaration très peu optimiste que vous venez de nous faire, il me semble qu'il nous faudrait préciser une fois pour toute quels seront les besoins de capacité dans les huit prochaines années car, très franchement, il y a une grosse différence entre 70 p. 100 et 250 p. 100. Ce n'est pas clair du tout. Étant donné que nous sommes en pleine récession, je suis bien convaincu que cela nécessite de réexaminer les prévisions.

Pourriez-vous donc préciser certains chiffres?

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Vous venez justement de mettre le doigt sur ce qui risque de devenir un grave problème au cours de l'actuelle décennie. Il est difficile de prévoir ce qui va arriver, comme le Conference Board et d'autres spécialistes en ont fait l'expérience. Nous pensons néanmoins que la demande pour le transport ferroviaire dans l'ouest du pays se maintiendra au niveau que nous avions prévu pour les deux premières années de cette décennie. La récession que nous traversons actuellement et qui continuera sans doute jusqu'en 1983 retardera d'un an et demi ou de deux ans sans doute les gros tonnages que nous comptions pouvoir exploiter dès 1985.

Je pense plus particulièrement aux achats conclus par des sociétés minières de l'Ouest pour la livraison de souffre, de potasse, de céréales et surtout de charbon pour lesquels la demande sera forte. L'Office national du blé continue à affir-

[Text]

coal—and it would appear that those products are still going to be very much in demand, and indeed grain. Our own Canadian Wheat Board is still sticking by their forecast that they want to double their tonnages by 1985-86, and based on those forecasts we are still assuming that the business will come onstream as forecast. However, the timing may be a little bit later.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Lawless, the projections in this document which indicated a growth in traffic in western Canada of 70 per cent, and the projections by the Strategic Planning Group of Transport Canada as contained in this budget document, *Economic Development for Canada in the 80s*, which indicated a 66 per cent increase in rail commodity traffic in western Canada, you are saying that those are too conservative, if I might use that expression. What you are really saying is... I mean, there is quite a difference between 66 or 70 per cent and 200 per cent. If it was a question of whether it was two times or two and a half times, I think that degree of flexibility is quite in order, but there is, with all due respect, a tremendous difference between 70 per cent and 200 per cent, and I think it is important for us, in order to get an accurate fix, to determine once and for all which set of projected figures are the most accurate. I assume from your answer that the 200 per cent figure is, in your view, the most accurate one.

Mr. Lawless: Mr. Chairman and Mr. Mazankowski, I am not aware of the Transport Canada document that has made those forecasts. However, the forecasts that we have made, as I say, are still solid to the extent that we have been able to be accurate about them at the moment. We may be off a year and a half....

Mr. Mazankowski: Might I suggest to Mr. Lawless that he read this very important document, *Economic Development for Canada in the 1980s*? It really outlines the blueprint, so-called, for Canada's future. I should say as well that, in some of the forecasts that have been made, we must note with interest that included in this document is the assumption that heavy oil projects such as Cold Lake and Alsands and other developments like that were planned as well, which have now gone by the board. The development of the transportation sector is considered as a mega project, and given the fact that those research projects have gone by the board, we do not want the same thing to happen with the transportation mega project. At least, I hope it does not happen.

The Chairman: You have about four minutes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Bandeen, when he was issuing his year-end statement, indicated that CN must invest more than \$6 billion over the next five years in priority expansion programs. I wonder, Mr. Lawless or Dr. LeClair, if you could table with the committee, assuming that investment program is still going to take place, the specific projects and where that money will be spent.

[Translation]

mer qu'ils devraient pouvoir doubler leur tonnage d'ici 1985-86. Ces tonnages devraient donc être disponibles comme prévus, même si c'est avec un léger retard.

M. Mazankowski: Donc d'après vous les prévisions d'une augmentation de 70 pour cent du trafic ferroviaire dans l'ouest figurant dans ce document ainsi que l'accroissement de 66 pour cent dont fait état le document Développement économique pour le Canada au cours des années 80, rédigé par le groupe de planification stratégique du ministère des Transports, serait en dessous de la vérité. L'écart entre 70 pour cent et 200 pour cent n'est quand même pas mince. Deux fois ou deux fois et demie de plus pourrait encore aller; mais lorsque l'on passe de 70 pour cent à 200 pour cent, l'écart est tel qu'il est essentiel pour nous de savoir lesquelles de ces prévisions sont justes. D'après ce que vous venez de nous dire, vous estimatez que les 200 pour cent sont justes.

Mr. Lawless: Je ne suis pas au courant du document publié par Transports Canada. Nos prévisions sont aussi exactes que possible, même si nous nous trompons d'un an et demi environ.

Mr. Mazankowski: Vous auriez intérêt à lire le document intitulé Développement économique du Canada pour les années 80, document qui prétend jeter les bases de l'avenir du Canada. Vous remarquerez à ce propos que ces prévisions prenaient en compte les projets tels que Cold Lake et Alsands qui depuis lors ont été abandonnés. Si le secteur des transports doit être assimilé aux mégaprojets, nous ne voudrions surtout pas que les transports subissent le même sort que Cold Lake et Alsands.

Le président: Vous avez déjà eu quatre minutes monsieur Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Dans son rapport de fin d'année, monsieur Bandeen faisait remarquer que le CN devrait investir plus de 6 milliards de dollars dans différents programmes d'expansion au cours des cinq années à venir. Si ces investissements sont toujours actuels, pourriez-vous nous dire à quels travaux en particuliers ces crédits seront affectés.

[Texte]

• 1130

Mr. LeClair: That is a massive undertaking, but I think, with your permission, we will try to give you as much information as we can. Perhaps we might get from you the kind of detail you are interested in because it could be this big . . .

Mr. Mazankowski: I would only want it in a general way as to what type of investment, whether it is in double trackage, whether it is in locomotives or what area. I certainly do not want it detailed but in a general way. Am I correct in assuming that the plan for the investment of \$6 billion over the next five years is pretty well intact, or is that now being re-examined?

Mr. LeClair: I think we have to say this is now being re-examined, in view of what Mr. Lawless has just said as to when the demand will materialize.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. LeClair: Not ultimately, but in terms of the timing.

Mr. Mazankowski: Time is slipping by. In Mr. Corveau's speech, he talked about the increased burden of fuel prices and that you expect to spend \$1 billion in fuel by 1986. He talked about the fact that fuel tax costs have increased by 425 per cent in the last five years as a result of provincial tax rate increases. He mentions nothing about federal tax increase, and I am wondering if you could provide this committee with some documentation, not today, on your average cost of fuel. Perhaps you could break that down as to who gets the sharing of that revenue: how much would be in the form of provincial taxes; how much in the form of federal taxes; how much in the retail sector. I think that would be interesting for the committee to know. I was only drawn to this by the fact that provincial fuel taxes were singled out, and as you are aware, there is a fairly heavy federal tax burden which I think it would be interesting to examine.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, yes, we can provide that information for you. I think the reason, if I might, and I have not read Mr. Corveau's speech—

Mr. Mazankowski: It is a good speech.

Mr. Lawless: —why he zeroed in on provincial taxes is because we have gone from a period where there were no provincial taxes on diesel fuel to a period where there are probably diesel fuel taxes in every province now. Some that did not have them put them on and some that had them—a very low percentage—have increased them substantially, and I think that is the major reason he refers only to provincial taxes.

Mr. Mazankowski: Mr. LeClair, I would just like to raise two points and perhaps you can comment on them in response.

The Chairman: This is your last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: That is why it is a two-pronged question, Mr. Chairman.

[Traduction]

M. LeClair: Ce sera difficile, mais nous essaierons de vous donner tous les renseignements dont nous disposons. Quels détails au juste voudriez-vous connaître?

M. Mazankowski: Je voudrais savoir, notamment, si cet argent servira à doubler les voies, à acheter des locomotives, etc? Je n'ai pas besoin de détails, mais il me suffit d'une vue d'ensemble. Vous comptez toujours investir 6 milliards de dollars au cours des 5 années à venir?

M. LeClair: Nous sommes en train de revoir la question ainsi que M. Lawless vient de vous l'expliquer, la demande risque d'être retardée.

M. Mazankowski: D'accord.

M. LeClair: Elle ne va pas disparaître mais elle risque d'être reportée.

M. Mazankowski: M. Corveau, parlant de la hausse du carburant, a dit que vous comptiez dépenser 1 milliard de dollars pour celui-ci au cours de 1986. Il a ajouté que l'augmentation des taxes provinciales s'est traduite par une hausse de 425 p. 100 de la taxe sur le combustible au cours des cinq années écoulées. Par contre il n'a rien dit au sujet de la hausse des taxes fédérales. Vous pourriez peut-être nous donner plus de détails au sujet de ce que vous coûte le combustible. Je voudrais notamment savoir combien les autorités fédérales et provinciales prélevent sous forme de taxe et combien est imputable à la distribution. Si je vous pose la question, c'est parce que vous avez parlé uniquement de la taxe provinciale, alors que la taxe fédérale est importante elle aussi.

Le président: M. Lawless.

M. Lawless: Nous allons certainement vous donner ce renseignement. Je n'ai pas encore vu le discours de M. Corveau.

M. Mazankowski: C'était un excellent discours.

M. Lawless: Il a parlé plus particulièrement des taxes provinciales parce qu'il fut un temps où les provinces ne taxaient pas l'essence diésel alors qu'elle l'est maintenant dans toutes les provinces. Là où l'essence diésel n'était pas taxée, elle l'est actuellement tandis que dans les provinces où les taxes étaient minimes, elle a été relevée, c'est la raison pour laquelle nous avons parlé uniquement de taxes provinciales.

M. Mazankowski: Je voudrais soulever encore des questions à M. LeClair.

Le président: Ce sera votre dernière question monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Ma question sera double monsieur le président.

[Text]

I would like you to elaborate somewhat on—I think you mentioned just in passing some new arrangements with regard to the CN hotels that you were contemplating. I see in the first quarter that you have lost some \$4 million in the CN Hotel and Tower operation, and perhaps you could give us an indication as to what the future holds for CN's association with the hotel industry.

Secondly, with respect to VIA Rail, I would like to ask Mr. LeClair about his own view and his own attitude towards passenger service in Canada; whether he is satisfied with the current arrangements; whether he believes the CNR has an obligation and a responsibility to ensure that rail passenger services are provided. Is he satisfied with the present arrangement vis-à-vis CN and VIA with regard to the open-ended contracts that are in existence?

I think it is really important here, Dr. LeClair, for you and your corporation to try to come to grips with the CN-VIA question because, while it is suggested that CN is not doing well on its service provided to VIA, there still is a cloud of suspicion over the fact that VIA is being shafted in its arrangements with CN. I think that should be looked at. Are there negotiations going on towards the establishment of fixed price contracts? What do you foresee in the future as rail passenger service in this country?

• 1135

There is a whole host of questions there. Perhaps you can comment on them in a general way, Dr. LeClair, and I suspect that I will have another shot at this a little later on this afternoon. But, for openers, I would appreciate comment on those points.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the first question on the hotels, I think Mr. Mazankowski was interested in the overall profit and loss picture and what the solution is for the future.

Just one comment before, with your permission, I ask Mr. Armstrong, who is responsible for the hotels, to answer the specific numbers. The hotel chain in CN, like any other chain, is an aging one, and the chain does need renovations. In quite a few hotels we have plans to do this. We are finding that, in an economic climate such as we are in now, the hotels are not good competitors for capital when we have to allocate this to CN Rail or Hotels. This year, of course, CN Rail will win all of the capital we may have. My worry is that this may happen in the future as well, especially if the economic situation is not better; hence, the notion of trying to find another partner so we could distribute the load in terms of the equity capital that is needed to keep that chain a competitive chain. That is why we have started recently to talk to Air Canada.

On the actual losses, what the future looks like, Mr. Armstrong perhaps can give you actual figures.

[Translation]

Vous avez évoqué en passant les nouvelles dispositions que vous envisagez pour les hôtels CN. Je vois que vous avez perdu 4 millions de dollars au cours du premier trimestre dans le secteur hôtelier. Que prévoyez-vous pour l'avenir dans ce secteur?

Par ailleurs, je voudrais que M. LeClair nous dise ce qu'il pense des trains de voyageurs au Canada et notamment si la situation actuelle est satisfaisante à son avis et s'il estime que le CN a toujours des responsabilités dans ce domaine? Êtes-vous toujours satisfait des contrats conclus entre le CN et Via Rail?

Il est essentiel que cette question soit résolue car alors de l'avis de certains, le CN perd de l'argent sur Via Rail, d'autres prétendent que Via Rail s'est fait avoir par le CN. Les négociations vont-elles déboucher sur des tarifs fixes? Quel est d'après vous l'avenir des trains de voyageurs au Canada?

Cela fait beaucoup de questions. Vous pouvez peut-être répondre de façon générale, monsieur LeClair; je suppose que je pourrai reprendre ces questions un peu plus tard cet après-midi. Mais j'aimerais tout d'abord avoir quelques commentaires à ce sujet.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, dans sa première question au sujet des hôtels, je crois que M. Mazankowski voulait qu'on lui brosse un tableau général des profits et des pertes et de la solution que l'on envisage pour l'avenir.

Si vous le permettez, je vais demander à M. Armstrong qui est chargé des hôtels de nous donner des chiffres précis. La chaîne d'hôtels du CN est assez vieille et comme toute autre chaîne, elle nécessite des rénovations. Nous avons l'intention de faire des rénovations dans plusieurs hôtels. Dans une situation économique comme celle que nous traversons à l'heure actuelle, les hôtels n'attirent pas beaucoup de capitaux lorsqu'il faut affecter certains crédits au CN et d'autres aux hôtels. Bien entendu, cette année, le CN se verra attribuer tous les capitaux disponibles. Je crains que la situation reste la même si la situation économique ne s'améliore pas; d'où l'idée d'essayer de trouver un autre partenaire qui pourrait se charger d'une partie du fardeau financier ou du capital-actions nécessaire si l'on veut que la chaîne reste concurrentielle. Voilà pourquoi nous nous sommes adressés récemment à Air Canada.

Quant aux pertes proprement dites, et à l'avenir prévisible, M. Armstrong pourrait vous donner les chiffres précis.

[Texte]

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, the latest figures I have, to the end of May, five months, show that we are operating at the moment at \$5.3 million accumulated deficit for five months. That is almost exactly the same figure as last year, when it was \$5.2 million, and it is approximately \$3 million below what we had budgeted for, if one could project that to the year end. Looking at the first five months in a hotel chain is traditionally difficult because your winter and early spring months are your slowest. We would anticipate, by year end, to be in just about a break-even position, compared with \$.5 million made last year. The disappointing part is that this is about \$4 million to \$5 million below what we had hoped to achieve this year.

The explanation of that is in approximately a 10 to 15 per cent reduction in hotel occupancy generally, largely related to the lower business travel. The business community reaction to the current economic crisis is almost an immediate cut in convention, business travel, et cetera, that is quite noticeable, affecting, I believe, the airlines as well. We do have pockets where it is worse. At the moment our most serious problem is in the Montreal area, and of the \$5 million off budget, that would probably account for \$3 million of it, some of it in Vancouver, some of it in Moncton. It is a little sporadic. But what we are looking for is a break-even position, but less than we had hoped to achieve, directly related to this year's slow economic pace and the direct impact of that on hotels.

The Chairman: Now, VIA Rail, Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Yes. That is a more difficult one, but I will latch onto one thing Mr. Mazankowski said. He wanted my personal views, not necessarily the official views of the corporation. I do not think there has been one spelled out, cleared with the board and so forth.

I will use some of the leads that you have given me in trying to answer this. As for the CNC itself having an obligation in passenger service, the answer is obviously yes. As you know, I think that when the federal government created VIA it was still left open, in not changing legislation, that both CN and CP could be asked in the future to be in the passenger business again. So not only do we have a legal obligation, I personally think, but we have a moral, social obligation as well.

VIA is our best customer in terms of what we provide in terms of service, the best customer in terms of volume. They are not necessarily our best customer in terms of return on what we do, but in terms of volume they are our number one customer.

[Traduction]

Le président: Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Monsieur le président, monsieur Mazankowski, d'après les chiffres les plus récents qui portent sur les périodes allant jusqu'à la fin du mois de mai, une période de cinq mois donc, nous avons accumulé un déficit de 5.3 millions de dollars. Ce déficit est pratiquement le même que celui de l'an dernier, 5.2 millions de dollars, et si la situation actuelle se maintient d'ici la fin de l'année, il sera inférieur de 3 millions de dollars à ce que nous avions prévu. Il est habituellement difficile de fonder des prévisions sur les cinq premiers mois d'exploitation d'une chaîne d'hôtels car les mois de l'hiver et du début du printemps sont les moins occupés. D'ici à la fin de l'année, nous prévoyons de parvenir au seuil de rentabilité, qui se chiffrait à .5 million de dollars l'an dernier. Malheureusement, nous avions prévu des profits de 4 à 5 millions de dollars cette année.

La situation traduit une baisse du taux d'occupation des hôtels d'entre 10 et 15 p. 100 dans l'ensemble, cette baisse étant attribuable à un fléchissement au chapitre des voyages d'affaires. La crise économique actuelle suscite une réaction quasi immédiate dans le monde des affaires: diminution de congrès, réduction du nombre de voyages d'affaires, et cetera; le recul est assez évident et il touche également les lignes aériennes, je crois. La situation est pire dans certaines régions. A l'heure actuelle, celle de Montréal est problématique; si nous réalisons 5 millions de dollars de moins que nous avions prévu, Montréal y serait probablement pour 3 millions de dollars; viendraient ensuite Vancouver et Moncton. Il s'agit d'îlots par-ci par-là. Nous tentons d'en arriver à un seuil de rentabilité, même si la rentabilité sera inférieure à ce que nous avions prévu, en raison du ralentissement économique et de son influence directe sur les hôtels.

Le président: Monsieur LeClair, parlez-nous maintenant de VIA Rail.

M. LeClair: Oui. La question est un peu plus difficile, mais je m'en tiendrai à un commentaire de M. Mazankowski. Il a voulu mon opinion personnelle, pas nécessairement l'opinion officielle de la société. Je ne crois pas qu'il existe une position officielle de la société, une que le conseil d'administration ait avancée.

Vos questions m'ont donné certaines indications et je vais m'y reporter pour vous répondre. Le CN proprement dit a-t-il l'obligation d'assurer le service voyageur? Évidemment, la réponse à la question est oui. Comme vous le savez, lorsque le gouvernement fédéral a créé VIA Rail, il n'a pas modifié toutes les lois, de sorte qu'on pourrait demander un peu plus tard au CN et au CP d'assurer à nouveau des services voyageurs. Par conséquent, nous n'avons pas seulement une obligation légale, mais aussi une obligation morale et sociale à le faire.

Sur le plan des services et du volume, VIA Rail est notre meilleur client. La société n'est pas nécessairement notre meilleur client sur le plan de la rentabilité, mais sur le plan du volume, elle est en tête de liste.

[Text]

Obviously, we are interested in what happens to them. Is the present arrangement satisfactory? The answer is no. And we are on record as saying this. The R6313, as you know, was originally given as the contract model. This has turned out to be very unsatisfactory to VIA and not that satisfactory to us either. We are pursuing negotiations right now with VIA. Mr. Lawless, perhaps in a few minutes, will update you on where we are at on the fixed-price contract negotiations vis-à-vis other types of remuneration.

• 1140

I am now speaking personally. It is always going to be difficult. We have only the one set of tracks and we have two different modes—freight and passenger—competing for the use of those tracks. You know very well that the tracks being used for freight are not necessarily good tracks for passengers, especially for high-speed trains. The future of VIA is geared to providing high-speed trains, hence the LRC. Our tracks are mixed in the sense that freight trains go there so you cannot have the full speed that they would like to achieve. Inherent in this is a conflict between the two Crown corporations.

No matter how well-intentioned we are, we obviously have a responsibility to make sure that our freight trains go there. They have a responsibility that their passenger trains go there. Ideally, there should be dedicated tracks, but that is out of the question. Dedicated tracks in the corridor or elsewhere are prohibitively expensive; that is, to have tracks only to carry passengers, at least in this country. I would just like to put on record that we have all the best intentions in the world to make sure that VIA can discharge its responsibilities. How can that be meshed with ours, is a difficult question. We have different priorities, both corporations. In a sense, CN has an advantage because it controls the use of tracks. To that extent, VIA is disadvantaged.

I think that is about as far as I can go in the general sense. Mr. Lawless, who has been negotiating the contract with VIA, can perhaps update you on where we are on those negotiations.

[Translation]

Bien entendu, nous nous intéressons à son sort. La situation actuelle est-elle satisfaisante? La réponse est non. Nous l'avons dit officiellement. Comme vous le savez, le R6313 était, à l'origine, un modèle. Il s'est avéré très peu satisfaisant pour VIA Rail et de notre côté, nous croyons qu'il laisse beaucoup à désirer. A l'heure actuelle, nous sommes en négociation avec VIA Rail. Dans quelques minutes, M. Lawless pourra vous mettre à jour sur la situation des négociations de contrats à prix fixe par rapport à d'autres genres de rémunération.

Je vous donne mon point de vue personnel. La situation sera toujours difficile. Nous n'avons qu'un jeu de rails pour lesquels deux modes de transport, le fret et le service voyageur, se livrent concurrence. Vous savez très bien que les rails utilisés pour le fret ne sont pas nécessairement bons pour le transport des passagers, particulièrement dans le cas des trains à grande vitesse. L'avenir de VIA Rail est axé sur les trains à grande vitesse, les trains LRC. Nos rails servent donc à deux fins parallèles en ce sens que les trains de fret ne peuvent pas atteindre la vitesse qu'on pourrait souhaiter. Il y a donc un conflit entre les deux sociétés de la Couronne.

Si bien intentionné que nous puissions l'être, nous avons néanmoins la responsabilité de nous assurer que les trains de fret puissent utiliser les rails. L'autre société a la responsabilité du transport des voyageurs. L'idéal serait de disposer de rails distincts. Par contre, le prix de rails distincts dans le corridor ou ailleurs est prohibitif. Autrement dit, nous ne pouvons pas disposer de rails qui ne serviraient qu'au transport des passagers, du moins, dans ce pays. Je tiens à préciser que nous voulons tout faire pour permettre à VIA Rail de s'acquitter de ses responsabilités. Reste à savoir comment celles-ci peuvent être accordées aux nôtres. Les deux sociétés n'ont pas les mêmes priorités. Dans un sens, le CN a un avantage car il contrôle l'utilisation des rails, ce qui rend la situation de VIA Rail désavantageuse.

Je crois que j'ai tout dit sans entrer dans les détails. M. Lawless, qui s'est occupé des négociations de contrats avec VIA Rail, pourrait vous mettre au courant de l'état de ces négociations.

The Chairman: Briefly, please, Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Yes, I can be brief, Mr. Chairman and Mr. Mazankowski. Our existing contract now runs through the end of 1982. This was as a result of discussions Canadian Pacific and ourselves had with the VIA management last December and we are running through to the end of the year. During that time, we are under a commitment to renegotiate a new contract which will take into consideration the possibility of a fixed-price contract or any other arrangement that might be satisfactory between the three companies. These are joint negotiations that are proceeding now. Proposals have been made by the railways to VIA. VIA has counterproposed and we are meeting on a regular basis, including Transport

M. Lawless: Oui, je serai bref, monsieur le président et monsieur Mazankowski. Le contrat actuel est valable jusqu'à la fin de 1982. Il a été conclu à l'issue de discussions que le Canadian Pacific et nous-mêmes avons eues avec l'administration de VIA Rail au mois de décembre dernier et il nous engage jusqu'à la fin de l'année. Durant cette période, nous nous sommes engagés à renégocier un nouveau contrat qui étudiera la possibilité d'un contrat à prix fixe ou une autre entente qui pourrait satisfaire les trois sociétés. Les trois sociétés sont actuellement en négociation. Les chemins de fer ont fait des propositions à VIA Rail. VIA Rail a fait des contre-propositions et nous nous réunissons régulièrement avec

[Texte]

Canada, to try to get this process finalized in the next few months.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. MacLellan.

Mr. MacLellan: Mr. Chairman, Dr. LeClair, yes, first of all I would like to congratulate you as well on your recent appointment as President of CN and to welcome you and your colleagues to the committee this morning. I know the questions I will be asking will not come as any surprise to you. My concern is the contract between Canadian National and Sydney Steel Corporation. I know you want to have an opportunity to say some relative things regarding that contract and that situation, but as an introductory question, I would like to ask you whether you feel there is a contract between CN and Sydney Steel Corporation, and if you do, do you plan to honour it for the contract year 1982-1983?

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I will start with the specific question, and I presume thereafter you want me to elaborate on the whole situation?

Mr. MacLellan: Yes.

Mr. LeClair: I have here a copy of a purchase order which was agreed to by both parties in 1978. It runs for six years. This purchase order begins on August 1, 1978, and is to run for six consecutive years. We consider a purchase order to be a contract when it has been accepted by both parties. I also would like to add that it has been historically, and will always be, the policy of CN to honour its contract. We will honour this contract like any other contract we have entered into. If, for any reason, we cannot, then we will pay the penalty.

• 1145

Having said that, I would like to give you, as quickly as I can, the story and the problem as we see it now. In the year July 1, 1981 to June 30, 1982, we had ordered 97,000 tonnes of rail from Sysco; 82,000 tonnes of that was delivered; 15,000 of this is still not delivered. That is for the so-called past year. We have asked Sysco to hold on to that 15,000 tonnes. That was before the strike and before they stopped working.

In March of this year—to be more specific, March 12—we did send a letter to Sysco saying that our plans were to buy 88,000 tonnes of rail for our 1983 program. The 1983 program is defined as purchases between July 1, 1982 and June 30, 1983. That is the one we are just in the processing of entering.

That letter did specify, as we always do. We have done this every year with Sysco. We sit down with them and we decide, after some negotiations, what kind of rails we are going to buy. This letter says, we plan on purchasing from you. We have

[Traduction]

des représentants de Transports Canada afin d'en arriver à une entente au cours des prochains mois.

Le président: Merci. Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur MacLellan.

M. MacLellan: Monsieur le président, monsieur LeClair, j'aimerais d'abord vous féliciter à mon tour de votre nomination à la présidence du CN et vous souhaiter la bienvenue, à vous et à vos collègues. Vous ne serez pas étonné de mes questions. Je me préoccupe du contrat conclu par le Canadian National et la *Sydney Steel Corporation*. Je vous donnerai l'occasion de vous prononcer sur cette question, mais j'aimerais vous demander d'abord si vous estimatez qu'un contrat a été conclu entre le CN et la *Sydney Steel Corporation*? Dans l'affirmative, avez-vous l'intention de respecter les termes du contrat durant l'année 1982-1983?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je répondrai d'abord à la question précise; puis, je suppose, vous voulez que je parle de la situation dans son ensemble?

M. MacLellan: Oui.

M. LeClair: J'ai ici un exemplaire du bulletin de commande pour lequel les deux parties se sont entendues en 1978. Ce bulletin porte sur une période de six ans. Le bulletin de commande est entré en vigueur le 1^{er} août 1978 et il sera en vigueur pendant six années consécutives. Un bulletin de commande qui a été accepté par les deux parties constitue un contrat, selon nous. Je tiens également à signaler que le CN a toujours et aura toujours comme politique de respecter son contrat. Nous le respecterons comme nous respectons tous les autres contrats que nous avons conclus. Si pour quelque raison que ce soit, nous ne pouvons pas respecter les termes du contrat, nous en subirons les conséquences.

Cela dit, en très peu de mots, je vous mettrai au courant de la situation et du problème tel que nous le voyons. Pour l'année allant du 1^{er} juillet 1981 au 30 juin 1982, nous avions commandé à la Sysco 97,000 tonnes de rails; nous en avons reçu 82,000 tonnes; 15,000 tonnes n'ont pas encore été livrées. Voilà la situation de ce que nous appelons l'an dernier. Nous avons demandé à la Sysco de garder ces 15,000. C'était avant la grève et avant l'arrêt de travail.

Au mois de mars de cette année, le 12 mars plus précisément, nous avons envoyé une lettre à la Sysco dans laquelle nous lui signifions que nous avions l'intention d'acheter 88,000 tonnes de rails dans le cadre de notre programme pour 1983. Par programme pour 1983, nous entendons un programme d'achat s'échelonnant du 1^{er} juillet 1982 au 30 juin 1983. Nous sommes en train de l'implanter.

La lettre était précise comme toutes les nôtres le sont, d'ailleurs. Nous avons procédé ainsi tous les ans dans le cas de la Sysco. Nous nous réunissons avec ses représentants et, à la suite de quelques négociations, nous décidons du genre de rails

[Text]

done this every year, then we sit down and we negotiate the mix of rails. The purchasing order mentions 88,000 tonnes a year but it says, of various rails. It has been the custom in the interpretation that every year we sit down with them and we negotiate this.

After March 12, some 18 days later, of course, the first quarter was closed, and it took us about a month to get a good feel of what the losses were in the first quarter: \$67 million. We then embarked on a revision of our capital spending for 1982 and 1983. It was at that time we found that we would not prudently be able to buy 88,000 tonnes.

I should mention that you and I, sir, had a private meeting on April 29. At that time, I told you our plans were still what was mentioned in this letter on March 18. We still had plans to buy 88,000 tonnes but we were still in with Sysco. It was after this, when Sysco was made aware of this on May 18, that we had to change our plans. We had not yet negotiated the mix of rails with them. Even though our total rail requirements for this year will still be around 88,000 tonnes or above 88,000 tonnes, because of the mix, we felt that some of this would have to be bought from Algoma. More specifically, the 136 pounds and the alloy would have to be bought from Algoma. We told Sysco that the so-called light rail we would need this year would be more in the order of 33,000 tonnes.

In the meantime, there were some exchanges or negotiations between the two levels of government. I think it was agreed as late as yesterday that both levels would accept funding \$1.4 million, each 50 per cent, to allow us to take the orders two months in advance. We were supposed to start delivery on August 1, and to allow Sysco to open before August 1, or to allow them to open as quickly as possible, we had agreed to take them in advance, but we could not assume that cost. Both levels of government said they would. That was presuming advancing 88,000 tonnes for two months; to be specific from August 1 to June 1. We had agreed to do this, but we did not think we had to pay for it. Both levels of government now have agreed to pay the difference.

• 1150

The problem of course is that we do not need 88,000 tons of light rail. We need 33,000 tons of light rail and if we, in our negotiations with Sysco, now ordered 88,000 tonnes of light rail from them, we would have to stockpile 55,000 tonnes of light rail for approximately a year and the cost of this to us is, to be exact, \$5,940,000—close to \$6 million we would have to pay to stockpile this. It would also mean that next year, at this time, we would have an unused pile of 55,000 tonnes of rail that have been unused this year which would then compound our position at that time.

[Translation]

que nous achèterons. Cette lettre précise que nous avons l'intention de leur acheter leur produit. Nous avons fait cela tous les ans, après quoi nous nous réunissons et nous discutons du genre de rails. Le bulletin de commande précise 88,000 tonnes, mais il signale qu'il s'agit de divers genres de rails. La coutume veut que chaque année, nous nous réunissions avec eux pour en discuter.

Après cette date du 12 mars, quelque 18 jours plus tard, le premier trimestre a pris fin; nous avons mis environ 1 mois pour avoir une bonne idée de nos pertes au cours de ce premier trimestre: 67 millions de dollars. A la lumière de ce renseignement, nous avons réétudié notre budget de dépenses en capital pour 1982 et 1983. A ce moment-là, nous avons conclu qu'il ne serait pas prudent d'acheter 88,000 tonnes.

Je dois signaler que vous et moi, monsieur, nous nous sommes réunis en privé le 29 avril. A cette date, je vous ai confirmé que nos projets étaient encore les mêmes qui étaient signalés dans la lettre du 18 mars. Nous avions encore l'intention d'acheter 88,000 tonnes, mais nous avions conclu un contrat avec la Sysco. Après cela, lorsque la Sysco a été mise au courant de la situation le 18 mai, nous avons dû modifier nos projets. Nous n'avions pas encore décidé de quel genre de rails nous ferions l'acquisition. Même si nous aurons encore besoin cette année d'au moins 88,000 de rails, nous avons cru qu'il faudrait peut-être en acheter à l'Algoma, en raison des divers genres de rails en question. Plus précisément, les 136 livres et les alliages devaient être achetés à l'Algoma. Nous avons averti la Sysco que nos besoins en rails légers pour cette année seraient plutôt de l'ordre de 33,000 tonnes.

Entre-temps, des échanges ou des négociations ont eu lieu entre les deux niveaux du gouvernement. Hier à peine, je crois, les deux niveaux de gouvernement ont accepté d'avancer chacun 50 p. 100, soit 1.4 million de dollars, ce qui nous permet d'accepter les livraisons deux mois à l'avance. La livraison était censée commencer le 1^{er} août, ce qui permettait à la Sysco d'ouvrir ses portes avant le 1^{er} août ou de les ouvrir le plus tôt possible. Nous avions accepté de les prendre à l'avance, mais nous ne pouvions pas les payer. Les deux niveaux de gouvernement ont dit qu'ils le feraient. Cela supposait qu'on nous avancerait 88,000 tonnes pendant deux mois; pour être précis, du 1^{er} août au 1^{er} juin. Nous avions accepté ces conditions, mais nous n'avions pas prévu qu'il fallait les payer. Les deux niveaux de gouvernement ont maintenant consenti à payer la différence.

Bien entendu, le problème survient du fait que nous n'avons pas besoin de 88,000 tonnes de rails légers. Il nous faut 33,000 tonnes de rails légers et si nous commandions maintenant 88,000 tonnes de rails légers à la Sysco, il nous faudrait entreposer 55,000 tonnes de rails légers pendant environ une année; le coût de cet entreposage s'élèverait à 5,940,000 dollars, tout près de 6 millions de dollars. L'an prochain, à cette époque, nous aurions donc 55,000 tonnes de rails qui n'auraient pas été utilisés cette année et qui compliqueraient la situation.

[Texte]

I will repeat our position on this. We want Sysco to survive. It is in our interest that Sysco continue to produce rail for us, and the reason is evident. We do not want to have to deal with only one supplier for very good business reasons. That one supplier then can start dictating to us the price, the type, the time of delivery. One supplier has been an excellent supplier of rail, and so has Sysco. We would like to keep them both alive and we would like to be able to get rail from both of these suppliers, but we have the immediate problem of who would pay the \$5.9 million if we went ahead with the full order? What will happen next year? At this moment, what we would plead for is to let us negotiate this with Sysco, the same way as we have negotiated similar problems in the past. Let us sit down with Sysco and negotiate this—perhaps, if I may, not in the public arena; that is not a good way to negotiate these things—as a sound business undertaking on both parts. Sysco is a very mature organization. They have been very co-operative in the past. We feel that if we could be left alone with Sysco, that somehow, somewhere, we might come up with a solution to this, although the problem is very difficult.

Mr. Chairman, I may be forgetting something, and if so, I will answer any specific questions. But that is, to the best of my knowledge, the situation with Sysco. Mr. Lawless has also been with me partly through these negotiations and, perhaps with your permission, I would like him to add something that I have forgotten or to give his version of the situation as I have described it.

The Chairman: Do you have anything you would like to add, Mr. Lawless?

Mr. Lawless: Perhaps I could just indicate this, Mr. Chairman and Mr. MacLellan. This is very much an ongoing process with our suppliers, both Algoma and Sysco, and I have been talking daily with Mr. Cochrane, the chairman of Sysco and prior to his untimely death, Mr. MacArthur, and there is a full understanding of what our requirements are. We have a full understanding of what their difficulties are and what their situation is in Sydney, and we are still talking on a regular basis.

The Chairman: Mr. MacLellan.

Mr. MacLellan: Yes, thank you, Mr. Chairman. I want to ask Dr. LeClair specifically, and with no equivocation or qualification, as to whether—regardless of what you do with Sysco. The negotiations you have are the business of CN, I realize that. I am concerned about whether you are going to honour that contract. You say you agree that there is a contract. Do you plan to honour it, regardless of what the negotiations state? To you, Mr. Lawless, I want to ask, in this downgrading of the contract to 30,000 to 40,000 tonnes of rail: did Sysco agree to this reduction of the contract?

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: I will deal with the first question, Mr. Chairman. Do we plan to honour the contract? The answer is

[Traduction]

Je vais répéter notre politique à cet égard. Nous voulons que la Sysco survive. Il y va de nos intérêts que la Sysco continue de nous fabriquer des rails, la raison est évidente. Nous ne voulons pas faire affaire avec un seul fournisseur, pour de très bonnes raisons. Un seul fournisseur pourrait nous imposer un prix, un genre de rails et une date de livraison. Une société a été un très bon fournisseur de rails; la Sysco aussi, d'ailleurs. Nous voulons que les deux commerces survivent et nous aimerais pouvoir acheter les rails à chacun de ces deux fournisseurs, mais il faut surmonter un problème dans l'immédiat: à savoir, qui paiera les 5,9 millions de dollars si nous acceptons la livraison de toute la commande? Qu'arrivera-t-il l'an prochain? À ce moment-là, nous vous implorerions de nous permettre de négocier avec la Sysco, comme nous l'avons fait lorsque certains problèmes semblables sont survenus par le passé. Qu'on nous permette de rencontrer les représentants de la Sysco et de négocier une entente, mais pas au su et au vu de tout le monde; ce n'est pas une bonne façon de négocier ces marchés; que les affaires restent les affaires entre les deux parties. La Sysco est une société chevronnée. Elle nous a accordé une grande collaboration par le passé. Malgré la gravité du problème, nous croyons que, seuls à seuls avec la Sysco, nous pourrions en arriver à une solution.

Monsieur le président, il se peut que j'aie oublié une question; dans ce cas, je répondrai à des questions précises. Mais à l'heure actuelle, pour autant que je sache, voilà la situation en ce qui a trait à la Sysco. M. Lawless a également participé à quelques-unes de ces négociations et, si vous le permettez, il pourrait mentionner ce que j'ai pu oublier ou donner son opinion sur ce que j'ai dit.

Le président: Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Lawless?

M. Lawless: Monsieur le président et monsieur MacLellan, j'aimerais ajouter ceci. Nous sommes toujours en négociation avec nos fournisseurs, l'Algoma et la Sysco, et jai communiqué tous les jours avec M. Cochrane, le président de la Sysco, et avec M. MacArthur, avant sa mort précoce. On sait toujours quels sont nos besoins. De notre côté, nous comprenons toujours quelles sont leurs difficultés, quelle est la situation à Sydney et nous communiquons toujours régulièrement.

Le président: Monsieur MacLellan.

M. MacLellan: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question à M. LeClair, sans qu'il y ait d'équivoque ou de méprise possible, quelle que soit la façon dont vous agissez avec la Sysco. Je reconnais que vos négociations vous regardent. Je me demande si vous allez respecter le contrat. Vous êtes d'accord pour dire qu'il existe un contrat. Avez-vous l'intention de le respecter, quel que soit l'état des négociations? Monsieur Lawless, cette réduction de 30,000 à 40,000 tonnes de rails, la Sysco y avait-elle consenti?

Le président: Monsieur LeClair.

Mr. LeClair: Je vais répondre à la première question, monsieur le président. Avons-nous l'intention de respecter le con-

[Text]

definitely yes. However, the contract does not specify the kind of rails. We are quite willing to order from Sysco, 88,000 tonnes of mixed rail including 136 in alloy, if they can meet our specifications. If Sysco can meet the specifications of those three kinds of rails: the so-called light—132 and down; the heavy—136; and the alloy; as I say, we would order 88,000 tonnes. The mix of that may be different, but the total will be 88,000 tonnes. The mix of this is always, every year, negotiated as to what they can meet; what we need now compared to 6 months from now, and so forth. But I have to be very very clear and I underline this: if they can meet our specifications specifically for the 136 and the alloy.

• 1155

Mr. MacLellan: Just before I go on to your question, Mr. Lawless, what you are saying is that you would rather have 33,000 tonnes of light rail, and 55,000 tonnes of a heavier rail or a chrome-alloy rail, if you could get them. But if they cannot produce the chrome-alloy rail or the heavier rail, you will order 88,000 tonnes of light rail? of light rail.

Mr. LeClair: No. I have not said that, sir. No.

Mr. MacLellan: But you just said you would honour the contract.

Mr. LeClair: Yes, but the contract does not say 88,000 of light rail. The contract says 88,000 of rail. That it has always been and the contract is very specific. The contract says 88,000 of rail. It is here, and it mentions all the different kinds. So the contract does not say that we have to buy 88,000 of "light rail". It says of "rail", and there is a mixture of rails.

Mr. MacLellan: And there is a mixture in the contract?

Mr. LeClair: Yes. Yes.

Mr. MacLellan: But you will buy 88,000 tonnes of rail from Sysco in the—

Mr. LeClair: If they can meet our specifications for the one about 136 in the alloy. If they can meet those specifications, and I would also say if they can meet them fairly quickly. Otherwise, if they cannot, then we will have to give the order to Algoma, because we need those rails, and we cannot wait indefinitely. But if we can be assured that they will meet our specifications, we will buy a total of 88,000 tonnes, 33,000 tonnes of which approximately, because this changes in negotiations; occasionally it is they who cannot meet the delivery schedule—but 33,000 of which approximately would be light rail.

Mr. MacLellan: How much time are you going to give them, Dr. LeClair, to meet those specifications? You say, soon. How soon?

Mr. LeClair: To be specific I think I will ask Mr. Lawless how many more weeks can we wait until we give the order to Algoma. It is not that long.

[Translation]

rat? Oui. Absolument. Toutefois, le contrat ne précise pas de quel genre de rails il s'agit. Nous sommes disposés à commander à la Sysco 88,000 tonnes de rails de divers genres, y compris 136 en alliage, elle peut répondre à nos besoins. Si la Sysco peut répondre à nos besoins, c'est-à-dire les rails légers 132 et moins, les rails lourds 136; et les alliages, nous commanderions 88,000 tonnes. La ventilation peut ne pas être la même, mais le volume sera de 88,000 tonnes. Chaque année, on s'entend sur les genres de rails; sur ce dont nous avons besoin maintenant par opposition à ce dont nous aurons besoin dans six mois, par exemple. Mais je précise et je souligne: si elle peut répondre à nos besoins en 136 et en alliage.

M. MacLellan: Avant de vous laisser répondre, monsieur Lawless, j'aimerais avoir une précision: vous dites que vous préféreriez recevoir 33,000 tonnes de rails légers, 55,000 tonnes de rails plus lourds ou d'un alliage de chrome, si c'était possible. Mais si la Sysco ne peut pas fabriquer le rail plus lourd ou l'alliage, vous commanderez 88,000 tonnes de rails légers?

M. LeClair: Non. Je n'ai pas dit cela, monsieur.

M. MacLellan: Mais vous avez dit que vous respecteriez le contrat.

M. LeClair: Oui, mais le contrat ne précise pas qu'il s'agit de 88,000 tonnes de rails légers. Le contrat précise qu'il s'agit de 88,000 tonnes de rails. Il en a toujours été ainsi et le contrat est très précis. Il s'agit de 88,000 tonnes de rails. Le voici et il précise tous les genres de rails. Le contrat ne précise donc pas que nous devons acheter 88,000 tonnes de rails légers. Il dit tout simplement 88,000 tonnes de rails; et il en existe de toutes sortes.

M. MacLellan: Et il en existe de toutes sortes dans le contrat?

M. LeClair: Oui. Oui.

M. MacLellan: Mais vous achèterez 88,000 tonnes de rails à la Sysco dans . . .

M. LeClair: Si elle peut répondre à nos besoins, au 136 dans l'alliage. Si elle peut le faire, je lui demanderais de le faire très rapidement. Sinon, il nous faudra passer la commande à l'Algoma, car nous avons besoin de ces rails, et nous ne pouvons pas attendre indéfiniment. Mais si on peut nous assurer que la Sysco répondra à toutes ces exigences, nous lui achèterons 88,000 tonnes de rails, dont 33,000 tonnes de rails légers, environ, car le chiffre peut changer au cours des négociations; parfois, c'est la Sysco qui ne peut pas respecter les délais.

M. MacLellan: Combien de temps lui accorderez-vous, monsieur LeClair? Vous dites rapidement. De quels délais s'agit-il?

M. LeClair: Pas très longtemps. Je vais demander à M. Lawless de vous répondre sur le nombre de semaines que nous

[Texte]

Mr. MacLellan: Mr. Lawless?

Mr. Lawless: To answer that question specifically, Mr. Chairman and Mr. MacLellan, as a result of the discussions we have had with Sysco in recent weeks, we have brought in an expert from the Association of American Railroads who is the head of the metallurgy division and their technical centre. We wanted him to have a look, if you will, at the processes which Sysco are using and, particularly, in this heavy rail area and the alloy area, and we are meeting this week to determine the terms of reference under which that "look" will be given. When that is done, we will then know how long it will take to make this determination. Mr. Cochran, the chairman, of Sysco is very much aware of this, and the dialogue as I mentioned earlier goes on almost daily. I am certain we talk every week. We want this done as quickly as we can.

Mr. MacLellan: Are you saying that Sysco has agreed to this party doing an analysis of Sysco's capability to produce the heavier rail? Is that what you are saying?

Mr. Lawless: It was at the meeting we had—

Mr. MacLellan: No. I am asking you, Mr. Lawless. Did Sysco agree to the appointment of that person to do an analysis?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I would like to answer that question. At our meeting on May 18 with Mr. McCarthy and Mr. Cochran it was agreed at that time that we would endeavour to get a private individual, an outside individual not connected with Sysco and not connected with Canadian National, to have a look at the specifications we require for this heavy rail and their ability to produce that heavy rail. They have agreed with that. We are now in the process of writing the terms of reference. Hopefully, that will be done this week and, hopefully, the process can go on from there.

• 1200

The Chairman: Your final question, Mr. MacLellan.

Mr. MacLellan: Yes. My final question, Mr. Chairman is, first of all, now that you have chosen somebody to do the analysis, has Sysco agreed to that particular party? And also with respect to agreements, has Sysco agreed to the reduction of the order from 88,000 tonnes, to 30,000 tonnes to 40,000 tonnes, with the qualifications Dr. LeClair has stated? Have you any specification as to when the analysis can be done? And is it the intention of CN to wait at least until the analysis is done before they run off to Algoma with their order?

Mr. Lawless: First of all, Mr. Chairman, Mr. MacLellan, Sysco have agreed. The chairman of Sysco has agreed to undertake this analysis with the individual we selected. That has been agreed to. And we will proceed accordingly.

[Traduction]

pouvons attendre avant de transmettre la commande à l'Algoma.

M. MacLellan: Monsieur Lawless?

M. Lawless: Voici, monsieur le président et monsieur MacLellan: à la suite de négociations que nous avons eues avec la Sysco au cours des dernières semaines, nous avons fait appel à un spécialiste de l'*Association of American Railroads* qui est responsable du secteur métallurgique et technique. Nous voulions lui demander d'étudier, si vous voulez, les processus utilisés par la Sysco surtout dans le domaine du rail lourd et de l'alliage; nous nous rencontrerons cette semaine pour lui expliquer le cadre dans lequel il fera cette «étude». Lorsqu'il aura terminé son étude, nous serons en mesure de savoir ce qu'il faut faire. M. Cochran, le président de la Sysco, est au courant de l'affaire et, comme je l'ai signalé précédemment, nous sommes en rapport pratiquement tous les jours. Je suis sûr que nous nous parlons chaque semaine. Nous voulons que la situation se règle le plus tôt possible.

M. MacLellan: Vous dites que la Sysco est d'accord pour que ce spécialiste fasse une étude de ses méthodes de production de rails plus lourds? Est-ce exact?

M. Lawless: Nous en avons discuté lors d'une réunion . . .

M. MacLellan: Non. Monsieur Lawless, je vous demande si la Sysco a consenti à la nomination de cette personne qui doit faire une étude?

M. Lawless: Monsieur le président, je vais répondre à la question. Lorsque nous avons rencontré M. McCarthy et M. Cochran le 18 mai, nous avions convenu de faire appel à un spécialiste indépendant, qui ne travaillait ni pour le compte de la Sysco, ni pour celui du Canadien National. Il devait étudier nos exigences concernant le rail lourd et la possibilité de la Sysco de le produire. A ce moment-là, ils étaient d'accord. Nous sommes en train de rédiger le mandat de ce spécialiste. Nous espérons y mettre le point final cette semaine, ce qui permettra à la situation de débloquer.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur MacLellan.

M. MacLellan: Oui. Monsieur le président, voici ma dernière question: vous avez choisi quelqu'un pour faire cette étude; la Sysco a-t-elle approuvé votre choix? Et pour ce qui est des ententes, la Sysco a-t-elle consenti à la réduction du bulletin de commande de 88,000 tonnes à 30,000 ou 40,000 tonnes, selon les précisions données par M. LeClair? Savez-vous quand l'étude peut être terminée? Le CN a-t-il l'intention d'attendre les conclusions de l'étude avant de remettre son bulletin de commande à l'Algoma?

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur MacLellan, la Sysco est d'accord. Le président de la Sysco a consenti à faire cette étude en collaboration avec le spécialiste que nous avons choisi. Il se dit d'accord. Par conséquent, nous procéderons de cette façon.

[Text]

You ask if Sysco has agreed to the reduction. Sysco are aware of our requirements. They know that we only need 33,000 tonnes in the 1982-1983 year. We have not placed orders with anyone yet. As we indicated in our March letter to Sysco, we are planning to order. The same thing has been said to our other supplier, but no firm orders have been given to either supplier yet. It will not be our intention, as was mentioned, to run off to Algoma and do anything until our planning processes are finished, and we have our own situation well in hand.

Mr. MacLellan: You did not answer my question, Mr. Lawless.

Mr. Lawless: I am sorry.

Mr. MacLellan: I asked you did Sysco agree to the reduction of the contract from 88,000 tonnes of light rail as was intended, or rail that they would be rolling, to 30,000 tonnes to 33,000 tonnes of light rail with the possibility of producing the other heavier rail to make up the 88,000 tonnes minimum under the contract.

Mr. Lawless: I cannot answer the question whether they agreed, but they are aware of our requirements.

Mr. MacLellan: You talked to Mr. Cochrane on the phone several times. You have said that.

Mr. Lawless: Yes.

Mr. MacLellan: So either he did agree or he did not.

Mr. Lawless: I am not so sure that I can answer that question that way. He is aware of our requirements, and he has not said anything about whether he has agreed or disagreed.

Mr. MacLellan: It must have been awfully one-sided conversation.

The Chairman: Thank you Mr. MacLellan.

Mr. MacLellan: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Our next questioner is Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I would like just to make a brief observation, Mr. LeClair. I welcome your admission that you do not have any problem with your salary. Unfortunately, the government has problems. They seem to be quite secretive about the matter. Unfortunately, we have to go to the Securities and Exchange Commission in the United States to find out the salaries of top executives of Crown corporations, if you wish and, hopefully that will be changed. I would like just to ask: Has the increase in Dr. Bandeen's salary from 1980 of \$190,000, to 1981 of \$246,000, continued year to year in about that range?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, obviously this would be trying to answer in another way what I had to decline before. But I think the hon. gentleman did say something which I forgot to mention. All of this is published in our prospectus when we go

[Translation]

Vous demandez si la Sysco a consenti à la réduction. La Sysco connaît bien nos exigences. Elle sait que nous n'avons besoin que de 30,000 pour l'année 1982-1983. Nous n'avons pas encore passé de commande à qui que ce soit. Comme nous l'avons dit dans notre lettre du mois de mars à la Sysco, nous prévoyons de passer une commande. Nous avons dit la même chose à notre autre fournisseur, mais jusqu'à présent, aucune commande n'a été passée à l'un ou l'autre des fournisseurs. Contrairement à ce qui a été dit, nous n'avons pas l'intention de nous rendre dare-dare à l'Algoma ou de faire quoi que ce soit avant d'avoir mené à bonne fin nos processus de planification et d'avoir pris la situation en main.

M. MacLellan: Vous n'avez pas répondu à ma question, monsieur Lawless.

M. Lawless: Je regrette.

M. MacLellan: Je vous ai demandé si la Sysco avait consenti à la réduction du contrat prévoyant 88,000 tonnes de rails légers ou d'autres rails à 30,000 ou 33,000 tonnes de rails légers et la possibilité de produire un rail plus lourd pour respecter la production minimale de 88,000 tonnes, selon les termes du contrat.

M. Lawless: Je ne peux pas dire si elle était d'accord, mais elle connaît nos exigences.

M. MacLellan: Vous avez parlé à M. Cochrane plusieurs fois au téléphone. Vous l'avez dit.

M. Lawless: Oui.

M. MacLellan: Alors il est d'accord ou il ne l'est pas?

M. Lawless: Je ne sais pas si je puis répondre à la question, ou la formuler de cette façon. Il est au courant de nos exigences et il n'a rien dit pour nous laisser entendre qu'il était d'accord ou qu'il ne l'était pas.

M. MacLellan: Il devait plutôt s'agir d'un monologue que d'un dialogue.

Le président: Merci, monsieur MacLellan.

M. MacLellan: Merci, monsieur le président.

Le président: Le prochain intervenant est M. McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'aimerais faire un bref commentaire, monsieur LeClair. Je suis heureux d'apprendre que votre salaire ne vous cause pas de souci. Malheureusement, le gouvernement a des soucis. Il est très cachotier. Malheureusement, nous devons nous adresser à la *Securities and Exchange Commission* aux États-Unis pour connaître les salaires des cadres supérieurs des sociétés de la Couronne, si vous voulez, et nous espérons que la situation changera. Je vais vous demander ceci: le salaire de M. Bandeen est passé de \$190,000 en 1980 à \$246,000 en 1981; son salaire continuera-t-il d'augmenter en fonction d'un pourcentage semblable d'une année à l'autre?

M. LeClair: Monsieur le président, forcément, je ne peux pas répondre à cette question; j'ai refusé de le faire auparavant, même si la question n'était pas formulée de la même façon. Mais l'honorable député a signalé ce que j'ai oublié de

[Texte]

to the United States. As you know, the SEC asks for the salaries of the top five—

Mr. McKnight: Demands.

Mr. LeClair: —people, and it is there. It is part of our submission.

Mr. McKnight: It is a requirement of the United States?

Mr. LeClair: Yes, it is, but it is not a requirement for the Canadian prospectus.

Mr. McKnight: That is right. Now that we have both made that point, I will leave it. I also was pleased with the answer that you gave to Mr. Mazankowski that you felt, and I think it is a change, or I detect a change from Mr. Bandeen's direction of the corporation, where you felt that you had a moral and a legal obligation to provide service regarding passenger trains. Do you feel as head of a Crown corporation, that the profit motive has to be built in to your functions? Or do you feel that, as a Crown corporation serving the shareholders, the people of Canada, you have an obligation to provide service in all areas and not looking at the bottom line as your main target?

• 1205

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I tried to cover this in my opening statement but I do welcome the opportunity to have to clarify this. I do believe that our prime responsibility is to provide service. Obviously, from the various legislation, Royal commissions anything that we can put our hands on in terms of directives, implied mandate and so forth to Canadian National, we also have the responsibility to provide service in an efficient way—that is, at the least cost possible.

If we are asked or if we perceive that there should be a service, because we do not necessarily have to be asked to provide service in an area where it is, quote “uneconomical”, yet where we would have to lose money to provide service there, our stance is that it is unfair to ask other clients of Canadian National to subsidize this. Obviously, if we had to provide a service in an area where this is not economical in a serious way—and we do this regularly in hundreds of places, but let us say, it is something very serious and very significant—then our stand is that we should be compensated to provide that service. I am not saying that the service should not be provided. We are saying that service should be provided. But we should be compensated, so that we do not have to turn around and ask somebody else to subsidize that service..

We do not print money. We have to pay our payroll. We have to pay interest on the money we borrow. If we provide a service where we lose money, the only alternative we have is to borrow that money. And if we borrow that money, we have to pay interest, and somebody is paying that interest because we cannot print money. That somebody can either be the government or the governments, provincial or federal, and municipal

[Traduction]

faire. Tous ces renseignements sont publiés dans nos prospectus lorsque nous nous rendons aux États-Unis. Comme vous le savez, la SEC demande de connaître les salaires des cinq . . .

M. McKnight: Elle l'exige.

M. LeClair: . . . personnes les plus haut placées; et ces renseignements sont connus. Ils font partie de notre mémoire.

M. McKnight: S'agit-il d'une exigence de la part des États-Unis?

M. LeClair: Oui; mais les prospectus canadiens ne sont pas tenus de s'y conformer.

M. McKnight: C'est exact. Puisque nous sommes tous les deux d'accord, je vais passer à une autre question. Je suis heureux d'entendre votre réponse à M. Mazankowski, selon laquelle M. Bandeen a changé, semble-t-il, l'orientation de la société et selon laquelle vous aviez, selon vous, une obligation légale et morale d'assurer certains services de passagers. Comme président d'une société de la Couronne, croyez-vous que l'élément profits fait partie de vos fonctions? Ou puisqu'il s'agit d'une société de la Couronne qui assure des services à des actionnaires, les citoyens du Canada, croyez-vous avoir la responsabilité d'assurer un service dans toutes les régions sans faire de la rentabilité votre objectif principal?

Mr. LeClair: Monsieur le président, j'ai essayé de couvrir ce point dans ma déclaration préliminaire, mais je suis heureux de pouvoir éclaircir l'affaire. Je crois vraiment que notre responsabilité première est d'offrir le service. Bien sûr, compte tenu des différentes lois, des résultats des Commissions royales d'enquête, de tout ce qui peut constituer pour nous des directives, ou un mandat sous-entendu du Canadien National, nous sommes aussi responsables d'offrir un service efficace—c'est-à-dire au coût le plus bas.

Si on nous le demande, ou si nous percevons que le service est nécessaire—car nous n'attendons pas toujours qu'on nous le demande—dans une région où ce ne serait pas «économique», où nous perdrions de l'argent en offrant ce service, alors nous pensons qu'il serait injuste de demander aux autres clients du Canadien National de subventionner ce service. Par ailleurs, si nous devons offrir un service dans une région qui n'est vraiment pas économique—and nous le faisons régulièrement dans des centaines d'endroits, où les pertes sont sérieuses et importantes—alors nous croyons qu'on devrait nous compenser pour le service offert. Je ne dis pas que le service ne devrait pas être donné. Bien sûr, le service doit être donné. Mais on doit nous compenser afin que nous ne soyons pas obligés, à notre tour, de demander à d'autres de subventionner ce service en particulier.

Nous n'imprimons pas l'argent, mais nous devons payer nos employés. Il faut aussi payer de l'intérêt sur l'argent que nous empruntons. Si nous fournissons un service à perte, il faut nécessairement emprunter cet argent. Si on emprunte l'argent, il faut payer les intérêts, et quelqu'un doit payer ces intérêts, car nous ne pouvons imprimer l'argent. Ce quelqu'un peut être le gouvernement ou les gouvernements, provinciaux et fédéral,

[Text]

in some cases, or it can be the other clients of Canadian National. Occasionally we have a captive market; they have no choice; then, through rates they, in fact, subsidize those losses.

We are saying that as much as possible we should know, and we should say publicly that regarding those services where we lose money, we should ask the governments to pay the difference. This is really our stance. We are not always successful. We have not been successful in terms of Terra Transport; we have not been successful in Express; we have not been successful in many other areas. We have been borrowing for this. As I mentioned, in the last three years for express, we have been borrowing \$140 million for that purpose, and we will be paying 14 per cent or 15 per cent interest on that in perpetuity or, at least, for the next 25 years. Then we have to borrow again to repay the capital. This is a burden which, if carried too far, will impair our ability to build, or to double-track the west.

Mr. McKnight: Thank you. Then from your statement which you have just made, and the statements made by Dr. Bandeen in 1981 in front of the committee where he felt that they would not be coming back. You would not be coming back—Canadian National—for recapping. Would you like to make that clarification now in your own mind as President of Canadian National? I mean that Canadian National will not be coming back for recapping.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, again I have covered this in the opening statement, but I think it should be clarified. If we can have our full relief in some manner, and I am not specifying which way, relief of the Terra Transport and Express losses, I think the chances of our having to come back for recap are not very great. If we cannot settle these problems in the near future, those three or a combination thereof, our chances of having to come back for recap, in my estimation, are good. I cannot be more specific and tell you what year or what circumstances. Your question was general. That is my feeling about this.

• 1210

Mr. Lawless has just pointed out that this is true. I have been saying \$375 million. As of January of next year, the loss of those 3 will be closer to \$400 million, which he will have to borrow every year. That is compound interest; we have to pay interest on the interest.

Mr. McKnight: Well, in 1977 there were supplied to the committee by Canadian National, two sets of figures which showed a healthy profit: one which did not include Crow, passenger rail service, CN Express, or Terra Newfoundland Rail; and another one which did.

In 1977, both those projections by CN showed that there was a healthy picture, and that there would not be a need for

[Translation]

et même municipaux dans certains cas, ou ce peut être les autres clients du Canadien National. Parfois, nous jouissons d'un marché captif; les clients n'ont pas le choix, et ils doivent effectivement subventionner ces pertes au moyen des tarifs appliqués.

Dans la mesure du possible, nous devrions déclarer publiquement, au sujet des services à perte, que nous devons demander aux gouvernements de payer la différence. C'est là notre position en fait. Nous ne réussissons pas toujours. Nous avons connu un certain succès au sujet de Terra Transport; nous avons échoué dans le cas de services de messagerie, le service Express; nous avons échoué aussi dans bien d'autres domaines. Nous avons dû emprunter pour couvrir ces pertes. Comme je l'ai mentionné plus tôt, au cours des trois dernières années, nous avons dû emprunter 140 millions de dollars pour couvrir les pertes du service de messagerie, et nous devons payer 14 et même 15 pour cent d'intérêt à perpétuité, ou au moins pour les 25 prochaines années. Ainsi, il faudra emprunter de nouveau pour amortir le capital. Ce fardeau, éventuellement, pourrait entraver notre capacité de doubler la voie dans l'Ouest.

M. McKnight: Merci. Donc, vous nous dites, comme le Dr Bandeen nous le disait en 1981, que vous ne pensez pas devoir—c'est-à-dire le Canadien National—demander au gouvernement d'essuyer vos dettes. Pouvez-vous nous dire clairement, pour votre propre bénéfice, comme président-directeur général du Canadien National, qu'effectivement vous ne demanderez pas au gouvernement d'essuyer vos pertes.

M. LeClair: Monsieur le président, je l'ai déjà dit dans ma déclaration préliminaire, mais je veux bien éclaircir la question. Si on peut récupérer pleinement, d'une façon que je ne connais pas en ce moment, les pertes de Terra Transport et du CN Express, les chances qu'on doive demander de nouveau au gouvernement de nous aider ne sont pas très grandes. Toutefois, si, dans un proche avenir, nous ne pouvons régler ces problèmes, les trois problèmes ou une combinaison quelconque, alors il est très possible, dans mon estimation, que nous reviendrons vous demander de l'aide. Je ne peux préciser quand ou dans quelles circonstances. Votre question était générale: voilà ce que j'en pense.

M. Lawless a fait remarquer que c'est tout à fait juste. J'ai mentionné un chiffre de 375 millions. Au mois de janvier l'année prochaine, les pertes pour ces trois compagnies se rapprocheront plutôt de 400 millions de dollars, que nous devrons emprunter chaque année. L'intérêt sera composé; il faudra payer de l'intérêt sur l'intérêt.

M. McKnight: En 1977, au sujet du Canadien National, le Comité a reçu deux états de compte qui signalaient d'excellents profits: un de ces comptes ne comprenait pas le coût des tarifs du Pas-du-Nid-du-Corbeau, du service passager, le CN Express, ni Terra Newfoundland Rail; l'autre, oui.

En 1977, ces deux projections du CN indiquaient une excellente position financière et signalaient que le gouverne-

[Texte]

recapping. Now you have changed your projections again, and I know that things do change. But why would we have any more faith in your projections now than in the projections that were made in 1977?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I cannot comment on the validity of the predictions that were made in 1977. Obviously, they now turn out to be a little bit off target, and that, of course, is not unusual.

What we are talking about are forecasts. Who could have predicted the severity of this depression in 1977? We are now looking at Crow losses which all of us . . . It is very difficult, very dangerous to quote your predecessor, but I think that Mr. Bandeen felt that Crow would be settled long before 1982. There is a question of inflation, which has been higher than we thought.

But this is inherent in predictions. I am not disclaiming the fact that that particular prediction was wrong. As for whether you should have more faith in the one that we are telling you now, there is not much I can say perhaps.

We have been as open as we can. We have perhaps been more so than some people tell me is even prudent. We have laid everything that we have in front of you. We will be answering every single question that you ask us in the greatest detail. When we say that, unless we have those three, the chances of a recap are good, you will have then to make your own judgment as to whether you believe us. I guess we will have to wait a few years and see.

Mr. McKnight: I would like to move to another topic—

The Chairman: You have about four minutes left, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. With regard to the purchase of Milwaukee Road by Grand Trunk, my understanding of the transaction is that there would not be a transfer of cash; there would not be an exchange of dollars. But the takeover would require the assuming of about \$250 million of debt which that company had built up since it filed bankruptcy—\$100 million of a loss in the last two years.

How do you justify that, when you are saying that we need more money to move grain; when you are asking the western farmer to pay more to move grain; when you are talking about Terra Transport; and when you are taking steps to expand your operation into something which, from what I see so far, is going to cost Canadian National? Or am I wrong? Is it not going to cost Canadian National?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, no, you are not wrong, and perhaps you are not absolutely right either. It is right in the middle. We have not purchased the Milwaukee Road.. What

[Traduction]

ment n'aurait pas à lui verser de nouvelles subventions. Voilà que vous avez de nouveau changé vos projections, et j'admetts bien que la conjoncture a changé. Pourquoi devrions-nous avoir plus de poids dans vos projections maintenant, que les projections faites en 1977?

Mr. LeClair: Monsieur le président, je ne peux pas critiquer la validité des prédictions de 1977, quoique bien sûr, elles semblent ne pas avoir été très justes, ce qui naturellement est assez fréquent.

Il s'agit bien sûr de prévisions. Qui pouvait prédire la gravité de cette dépression en 1977? Maintenant, nous devons envisager les pertes sur le tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau que nous tous . . . Il est très difficile et même dangereux de citer son prédecesseur, mais M. Bandeen croyait que cette question du tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau serait réglée bien avant 1982. Là aussi, il y a la question de l'inflation, qui s'est avérée plus élevée que nous la pensions.

Ce sont tous des facteurs inhérents aux prévisions. Je ne peux bien sûr désavouer l'erreur de cette prédition particulière. Maintenant, comment pourrais-je vous demander d'avoir plus de foi dans celle que je vous offre.

Nous avons été très ouverts. Peut-être plus que certains croiraient prudent. Nous avons tout mis sous vos yeux. Nous répondrons, en détail, à chacune des questions que vous nous poserez. Lorsqu'on vous dit, qu'à moins qu'on réussisse dans ces trois domaines, les chances sont bonnes qu'on vienne vous demander de l'aide, ce sera à vous de décider si oui ou non vous nous croirez. Peut-être devrons-nous attendre quelques années et voir ce qui se passera.

Mr. McKnight: Je voudrais passer maintenant à un autre sujet . . .

Le président: Il vous reste environ 4 minutes, monsieur McKnight.

Mr. McKnight: Merci, monsieur le président. Au sujet de l'achat du chemin de fer Milwaukee par le chemin de fer Grand Trunk, il semblerait qu'il n'y aura pas de transfert d'argent liquide; il n'y aura pas d'échange en dollars. Toutefois, cette fusion exigerait que le Grand Trunk assume quelque 250 millions de dollars de dettes que cette compagnie a accumulées depuis qu'elle s'est déclarée en faillite—dont une perte de 100 millions de dollars au cours des deux dernières années.

Comment pouvez-vous justifier un tel achat quand vous nous dites que justement il faut plus d'argent pour transporter les grains; quand, en fait, vous demandez à l'agriculteur de l'Ouest de payer des tarifs plus élevés; quand vous nous dites que Terra Transport fonctionne à perte; et que pourtant vous prenez des mesures d'expansion de vos opérations qui pourraient coûter cher au Canadian National? Ou est-ce que je me trompe? Est-ce que cela ne coûtera pas quelque chose au Canadian National?

Mr. LeClair: Monsieur le président, monsieur McKnight, non, vous ne vous trompez pas, et puis, d'autre part, ce que vous dites n'est pas tout à fait juste. La réponse se situe entre

[Text]

we have done is this: We have signed an operating agreement; that is the sort of agreement which is signed routinely between railroads. In other words, for the traffic that we will divert to their line, we have some payments, and vice versa. What we have said is that we will do this over the next three years and then find out to what extent the addition of Milwaukee to the so-called "Grand Trunk family" would be advantageous to Grand Trunk—but, much more, would be advantageous to CN.

• 1215

As you know, the DW&P takes the traffic from the west. We have to make sure that traffic is in so-called friendly hands. One third of our volume in rail is north—south; so that is a very, very important point.

In the United States now, as you know, because of the deregulation, the railways are going through a series of mergers, and those railways which are not part of those large mergers may have a hard time making it. We do not want to find ourselves in a position where Grand Trunk is not viable and where we have no friendly connections. This is normal.

What we have secured is an option in 1985. We do not have to exercise the option. We can turn around—and it is completely our choice—at any time between now and then.

You are quite right when you say that at that time, if we acquired the Milwaukee Road, there would be no cash. It would be a \$1 transaction. But we would have to assume \$250 million worth of debt. I think—and this is important—there would be coming with this approximately \$400 million to \$450 million worth of assets. So, the net takeover, in terms of what we were assuming, would be positive. The assets are not as precisely tabulated as the debts but, approximately, the assets are in the vicinity of \$400 million to \$450 million. So, in terms of the overall family, if you want, we would not be putting ourselves into a negative position.

Mr. McKnight: Just one last question, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. McKnight: The assets are worth only what you can get for them. Obviously there are not too many people after the Milwaukee Road, so I would not count that \$400 million as something on the plus side.

We talked earlier about service. I guess there was a time when railroads felt it was necessary to provide accommodation for their passengers in the form of hotels, et cetera. We hear now today that Air Canada and CN are having talks about joint operation or joint ownership of hotels. I look at the financial statement, and I see \$4 million plus last year and \$4 million plus the year before in losses. Would it not be wise to unburden the drain on the resources of CN in operating hotels? There are individuals who make profits and provide this service. Accommodation in hotels is not something that is lacking in Canada.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, before I answer this specific question, somebody just reminded me of something about the

[Translation]

les deux. Nous n'avons pas acheté le chemin de fer Milwaukee . . . Nous avons signé une entente de fonctionnement; c'est le genre d'entente conclue régulièrement entre les chemins de fer. En d'autres mots, nous leur paierons le tarif nécessaire pour le trafic qui sera dévié sur leurs lignes et vice versa. Cette entente est prévue pour les trois prochaines années, alors que nous pourrons déterminer dans quelle mesure l'addition de Milwaukee à la prétendue «Famille Grand Trunk» sera avantageuse, pour le Grand Trunk, mais, plus important encore, avantageuse pour le CN.

Comme vous le savez, la Société DW&P reçoit le trafic de l'Ouest. Nous devons nous assurer que ce trafic reste «entre amis». La route Nord-Sud représente un tiers de notre volume d'affaires par voie ferroviaire. C'est un point très important.

Suite à la déréglementation, maintenant aux États-Unis, les chemins de fer sont en train de se fusionner, et ces chemins de fer qui ne feront pas partie de ces fusions pourraient connaître des difficultés. Nous ne voudrions pas que *Grand Trunk* ne soit plus rentable, et que nous n'ayons pas de connections amicales. C'est tout à fait normal.

Nous avons donc une option jusqu'en 1985. Nous n'avons pas à nous engager à ce sujet. Nous sommes parfaitement libres, lorsque cela nous plaira, de changer d'idée d'ici 1985.

Par contre, vous avez raison de dire que si nous achetions le Chemin de fer *Milwaukee Road*, il n'y aurait pas d'échange d'argent comptant. Il s'agirait d'une transaction de \$1. Toutefois, il faudrait aussi assumer une dette de 250 millions de dollars. Par contre—c'est un point important—nous recevrions des biens d'une valeur d'environ 400 à 450 millions de dollars. Donc, il y aurait un gain net. Les biens apportés ne sont pas ventilés aussi précisément que les dettes, mais ils se chiffrent entre 400 et 450 millions de dollars. Donc, dans l'ensemble, nous ne serions pas dans une position négative.

Mr. McKnight: Une dernière question, monsieur le président.

Le président: Oui.

Mr. McKnight: Les biens acquis ne valent ce que vous pouvez en retirer. Bien sûr, peu de sociétés visent à acheter la Société *Milwaukee Road*, donc, à mon sens, les biens de 400 millions de dollars ne sont pas un gain.

Plus tôt, on a parlé du service. A un certain moment, les chemins de fer croyaient qu'il était nécessaire de prévoir du logement pour leurs passagers dans des hôtels, etc. En ce moment, il semblerait que Air Canada et le CN discutent de la possibilité d'une exploitation et d'un titre de propriété conjoint des hôtels. Selon l'état financier, les hôtels du CN ont accusé une perte de plus de 4 millions de dollars l'année dernière, aussi bien que l'année précédente. Ne serait-il pas sage de vous débarrasser de ces hôtels qui creusent vos ressources financières? Certains peuvent offrir le service et faire des profits. Il ne manque pas de place dans les hôtels au Canada.

Mr. LeClair: Monsieur le président, avant de répondre à cette question, on me rappelle un point important au sujet de

[Texte]

Milwaukee picture which is very important. The debt that we would assume, as well as the assets, would stay with the Milwaukee. The Milwaukee would be a separate company. It would not be amalgamated with the GTC. In the event of bankruptcy, that would take care of itself. We would not necessarily have to assume, in the event of bankruptcy, the net effect of debt versus assets, because the Milwaukee would be left as an ongoing company by itself.

As for the hotels, obviously, you are right. Obviously, the unburdening, as you call it, of the hotels might help our bottom line, at least these years. When we are talking to Air Canada, this is a first step. You may ask why we do not look at other chains. Why not, indeed? If this does not work out with Air Canada, we will take a good look at the other possibilities.

We have some obligations. Some Canadian chain may be willing to buy this. Some American chain may be willing to buy this. This is not for us to decide, but the Chateau Laurier is part of Parliament Hill. Should that be sold to a private interest? Jasper Lodge is in the middle of a national park. Should that be sold to a private interest? Those are questions which would not be up to us to answer. But they are questions which will have to be looked at. What I am saying is that CN is not against the notion, eventually, of letting go of its hotel chain.

Mr. McKnight: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight. Before going to Mr. Corbin I would propose that, following Mr. Corbin's questioning, we adjourn for lunch. But might I ask you, Dr. LeClair: Is CN negotiating to purchase any other American-owned railroads in Canada at the moment? If so, which?

Mr. LeClair: Yes, Mr. Chairman. Mr. Lawless again has been involved in this particular transaction. Perhaps he can tell you which ones.

• 1220

Mr. Lawless: Mr. Chairman, we are looking at the moment, and jointly with Canadian Pacific into acquiring access to the Canada Southern Railway, which operates in southwestern Ontario, the Windsor—Niagara Falls area, and the tunnel which runs between Windsor and Detroit. Those negotiations are under the stewardship of Cornwall at the moment, and the negotiations are alive. Proposals have been made. I think negotiations will be taking place over the next month or two to determine whether, indeed, a satisfactory arrangement can be made.

The Chairman: What would happen, Mr. Lawless, to the accrued rights and benefits, particularly social security benefits, of the employees of those railroads who are Canadians and who have had to pay into the American social security system, if CN were to take them over?

Mr. Lawless: That question among others, including the question of the minority shareholders, is very much a sticky

[Traduction]

la question de l'achat du chemin de fer Milwaukee. En fait, la dette, et les biens apportés resteraient la responsabilité du Chemin de fer Milwaukee. Celui-ci demeurerait une société séparée. Elle ne serait pas fusionnée avec le chemin de fer Grand Trunk. En cas de faillite, la situation se réglerait d'elle-même, car nous n'aurions pas à assumer le solde net entre les dettes et les biens immobiliers car le Milwaukee resterait une société séparée.

Quant aux hôtels, vous avez raison bien sûr. Notre bilan serait certainement meilleur, si on se débarrassait de ces hôtels, au moins dans la conjoncture actuelle. Ces discussions avec Air Canada constituent une première étape dans ce sens. Peut-être vous demandez-vous pourquoi on n'a pas approché d'autres chaînes d'hôtels. Et justement, pourquoi pas? Eh bien, si les négociations avec Air Canada échouaient, nous pourrions étudier d'autres possibilités.

Nous avons quand même certaines obligations. Certainement, une chaîne canadienne d'hôtels pourrait peut-être acheter les nôtres. De même pour les chaînes américaines. Mais ce n'est pas à nous de décider, car, par exemple, le Château Laurier fait partie de la Colline parlementaire. Devons-nous vendre cet hôtel à un intérêt privé? Jasper Lodge se trouve au beau milieu d'un parc national. Devons-nous le vendre à un intérêt privé? Ce sont des questions auxquelles nous n'avons pas de réponse, mais on devra éventuellement trancher. Le CN n'est pas contre l'idée de se défaire de ces hôtels, éventuellement.

Mr. McKnight: Merci.

Le président: Merci, monsieur McKnight. Si vous êtes d'accord, nous ajournerons pour le déjeuner aussitôt que M. Corbin aura posé ses questions. En fait, monsieur LeClair, le CN négocie-t-il l'achat de tout autre chemin de fer américain fonctionnant au Canada en ce moment? Si oui, lesquels?

Mr. LeClair: Oui, monsieur le président. M. Lawless participe justement à ces négociations, et je lui demanderai de vous en parler.

Mr. Lawless: Monsieur le président, à l'heure actuelle, nous examinons la possibilité, en collaboration avec le Canadien Pacific, d'avoir accès aux chemins de fer *Canada Southern Railway*, qui dessert le sud-ouest de l'Ontario, la région entre Windsor et Niagara Falls, et qui gère le tunnel qui lie Windsor à Détroit. Ces négociations sont sous la direction de Cornwall en ce moment, et elles progressent bien. Des propositions ont d'ailleurs été faites. Je crois que des négociations se dérouleront au cours des deux prochains mois afin de déterminer s'il sera effectivement possible de parvenir à une entente.

Le président: Qu'est-ce qui arriverait, monsieur Lawless, aux droits et aux prestations accumulés, surtout aux prestations de sécurité sociale des employés canadiens qui travaillent pour ces chemins de fer et qui ont dû cotiser à la sécurité sociale américaine, si jamais la compagnie les rachetait?

Mr. Lawless: Cette question et d'autres, y compris la question des actionnaires minoritaires, sont justement très délicates

[Text]

part of the negotiations. Those questions have not been resolved yet. Cornwall is looking at it. They are determining what can or cannot be done. I must say to you at the moment that there has been no final resolution.

The Chairman: Is CN sensitive to those needs?

Mr. Lawless: Yes, we are certainly aware of those needs and we are aware of the sensitivity with respect to the employees—all of which is being taken into consideration during the negotiations.

The Chairman: Thank you, sir. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. I will not be very long. I would like to know from the witnesses if they had an opportunity to read the study prepared by the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission entitled *A Comparison of Amtrak and VIA Costing Approaches*. Yes or no?

Mr. LeClair: The answer is yes.

Mr. Corbin: Yes, okay. Are you in general agreement with the conclusions drawn from that study?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Lawless is the one who is looking after the costing problems of VIA Rail. I know that he is aware of this study, because we have talked about it. He is trying to find it in his papers now.

Mr. Lawless: We are aware of the study, Mr. Chairman. There are some differences with respect to these costing arrangements. I would hesitate to say that we agree with them 100 per cent, but we are aware of them.

Mr. Corbin: Are you prepared to accept the conclusion that, and I quote:

If VIA were to adopt a similar rate of incentive payment to that made by Amtrak, this would increase costs by some \$5 million and reduce the range of savings from, adopting the U.S. costing methodology, \$25 million to \$35 million.

—a saving to VIA Rail?.

Mr. Lawless: No, we do not agree with that at all. The costing decisions are quite different from what was made in Canada, and we do not agree with that at all.

Mr. Corbin: Okay. A presumed expert from the United States appeared before a Senate committee here the other day and, according to the press report, Mr. DeLora told the Senate transportation committee that VIA also continues to lose vast amounts of money—about \$450 million, I think is the amount—this year because of what he called the ludicrous way it pays its bills to Canadian National Railways and CP Rail. Do you agree with that general statement or not?

[Translation]

et restent à régler au cours des négociations. Les responsables de Cornwall sont en train d'examiner le problème. Ils vont justement déterminer ce qu'on pourrait faire. Je dois vous dire qu'en ce moment, le problème n'a toujours pas été réglé.

Le président: Est-ce que le CN est sensible aux besoins de ses employés?

M. Lawless: Oui, nous sommes certainement sensibles aux besoins des employés et nous nous efforçons de tenir compte de tout cela dans les négociations.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président. Je n'en ai pas pour longtemps. Je voudrais demander aux témoins s'ils ont eu l'occasion de lire l'étude préparée par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, intitulée *Une comparaison des méthodes de calcul des coûts de Amtrak et VIA*. Est-ce qu'ils l'ont lue ou non?

M. LeClair: Oui.

M. Corbin: D'accord. Êtes-vous d'accord, dans l'ensemble, avec les conclusions de l'étude?

M. LeClair: Monsieur le président, c'est M. Lawless plutôt qui s'occupe des problèmes d'établissement des prix de revient chez VIA Rail . . . Je sais qu'il est au courant de cette étude, parce que nous en avons parlé. Il essaie justement de la trouver parmi ses documents.

M. Lawless: Nous sommes au courant de l'étude, monsieur le président. Il y a quelques petites différences en ce qui concerne la façon d'établir les prix de revient. J'hésiterai à dire que nous sommes d'accord avec à 100 p. 100, mais nous sommes certainement au courant de leurs méthodes.

M. Corbin: Êtes-vous prêts à accepter la conclusion que, et je cite:

Si VIA adoptait un taux de primes équivalent à celui adopté par Amtrak, ses frais augmenteraient d'environ 5 millions de dollars, ce qui réduit les limites inférieure et supérieure de la marge d'économie susmentionnée à 25 millions de dollars et 35 millions de dollars respectivement.

... que cette méthode permettrait à VIA Rail de faire des économies?

M. Lawless: Non, nous ne sommes pas du tout d'accord avec cette conclusion. Les décisions à cet égard sont bien différentes de celles qui ont été prises au Canada, et nous ne sommes pas du tout d'accord avec cette conclusion.

M. Corbin: D'accord. Un présumé expert américain a comparu devant un comité sénatorial l'autre jour et, selon le communiqué de presse, M. DeLora a dit au comité sénatorial des transports que la compagnie VIA Rail continue à perdre de vastes sommes d'argent, environ 450 millions de dollars, je crois, cette année à cause de ce qu'il appelle sa méthode insensée de paiement aux chemins de fer Canadien National et Canadien Pacific. Êtes-vous d'accord avec cette généralisation ou non?

[Texte]

Mr. Lawless: Mr. Chairman, the answer is, no. I might say that I am not aware of the statement that was made, but I would like to comment on how the charges are put through to VIA. I must say that we stick strictly to the R6313 costing order, which was the method of charging VIA for railway services in Canada imposed if you want, or arranged, at the time VIA was restructured and set up in 1977.

Mr. Corbin: I am glad you raised R6313, because I have three specific questions to put to you in that regard. Given the manner in which R6313 works, how much adverse dollar impact do you expect on VIA Rail as a result of the downturn of CN freight business this year?

• 1225

Mr. Lawless: The downturn in the CN freight business has really nothing to do with the charges we make to VIA. As I mentioned before, it is a very complicated but very well structured arrangement with respect to what we are allowed to charge VIA based on this R-6313 costing order. It is fully audited by the Canadian Transport Commission and VIA—

The Chairman: Four years after the fact—

Mr. Lawless: It is unfortunate, but it is a fact I guess. I think they are at 1979 at the moment. So the downturn in freight business has really nothing to do with that. Those charges were based on that costing order and they only applied to the passenger services that are running.

Mr. Corbin: I understand, Mr. Chairman, that Mr. Mazankowski, touched on the fixed-cost approach while I was temporarily absent from the committee, but I will nevertheless ask this other question. Are you agreeable to a fixed unit price agreement with VIA Rail based on R6313?

Mr. Lawless: Yes, we would be agreeable to negotiating a fixed price contract based on R6313. We are only interested in that fixed-price contract achieving one end which is that all our costs associated with operating the passenger services for VIA are paid to the railway.

Mr. Corbin: Finally, what would be the 1982 bottom line impact on CN Rail, if VIA did not exist or if it were to disappear?

Mr. Lawless: I cannot tell you what the bottom line would be, because it is a costing order and we receive only our costs. But I can tell you that the gross charges to VIA in 1982 will approximate \$310 million.

The Chairman: I would like to put a supplementary to you, Mr. Lawless, or to Dr. LeClair, whoever would prefer to answer. Would CN be better or worse off, if the railroad's

[Traduction]

M. Lawless: Monsieur le président, la réponse est non. Je dois dire que je ne suis pas au courant de la déclaration de la personne que vous avez mentionnée, mais je voudrais tout de même préciser la façon dont les prêts sont facturés à VIA Rail. Je dois dire que nous nous en tenons toujours à l'ordonnance R6313 sur l'établissement du prix de revient, qui précise la méthode pour facturer les services de chemins de fer au Canada à VIA Rail et qui a été imposée, si vous voulez, au moment de la réorganisation de VIA Rail en 1977.

M. Corbin: Je suis bien content de voir que vous avez parlé de l'ordonnance R6313, car j'ai trois questions à vous poser qui portent là-dessus. Étant donné la façon dont fonctionne cette méthode, d'après vous, quels seront les niveaux des pertes subies par VIA Rail cette année à cause de la réduction du chiffre d'affaires de fret du CN?

M. Lawless: La réduction du chiffre d'affaires pour les services de fret du CN n'a vraiment rien à voir avec les frais que nous imputons à VIA Rail. Comme je l'ai déjà mentionné, cette méthode d'imputation des frais à VIA Rail, qui est fondée sur l'ordonnance R-6313, est très compliquée mais en même temps très bien structurée. Elle fait l'objet de vérifications par la Commission canadienne des transports et VIA Rail . . .

Le président: Quatre ans plus tard.

M. Lawless: C'est malheureux, mais c'est vrai. Je pense qu'ils sont rendus à l'année 1979 maintenant. Donc, la réduction du chiffre d'affaires pour les services de fret n'a vraiment rien à voir avec tout cela. Ces frais étaient fonction de l'ordonnance et ne s'appliquaient qu'aux services ferroviaires voyageurs actuellement offerts.

M. Corbin: Je pense, monsieur le président, que M. Mazankowski a parlé de la méthode à coût fixe pendant que j'étais temporairement absent, mais je vais néanmoins poser cette autre question. Seriez-vous prêts à accepter un arrangement avec VIA Rail prévoyant un prix fixe, fondé sur l'ordonnance R6313?

M. Lawless: Oui, nous serions d'accord pour négocier un contrat prévoyant un prix fixe basé sur l'ordonnance R6313. Notre seul objectif en acceptant ce genre de contrat à prix fixe serait de nous assurer que tous nos coûts rattachés à la prestation de services ferroviaires voyageurs au nom de VIA Rail sont remboursés aux chemins de fer.

M. Corbin: Finalement, quel serait l'effet définitif sur le CN en 1982 si VIA Rail n'existe pas ou si elle disparaît?

M. Lawless: Je ne peux pas répondre à votre question car seuls nos frais sont ventilés sur l'ordonnance. Mais je peux vous dire que les frais bruts imputés à VIA Rail en 1982 seront de l'ordre de \$310 millions.

Le président: Je voudrais vous poser une question supplémentaire, monsieur Lawless, ou docteur LeClair. Est-ce que la compagnie CN serait mieux servie si celle-ci réassumait sa

[Text]

legal responsibility to carry passengers were given back to them and VIA Rail disbanded?

Mr. Lawless: If you are referring to better off meaning bottom line—

The Chairman: That is what I mean.

Mr. Lawless: —then I would say on the short term, we probably would be worse off. On the long term, we probably would be better off.

The Chairman: How, on the long term, if you had to continue carrying passengers?

Mr. Lawless: I am assuming you were saying that we would not have to continue—

The Chairman: I am saying, if your legal responsibility to carry passengers were handed back to you. you.

Mr. Lawless: Oh, I am sorry; I misunderstood the question. I do not think we would be better off at all in the long term.

The Chairman: Okay. Mr. Corbin, please continue.

Mr. Corbin: I would like to move on, Mr. Chairman, and I take good note of your comments regarding the pension matter. This is to be taken up by the steering committee. Nevertheless, I think I have a point here which has not been touched on in recent hearings before this committee. I would like maybe to put this on the record so that, if and when, witnesses of this morning do come back before the committee on the pensions matter, they would be prepared to, answer some of these questions, assuming they cannot do it this morning.

They arise out of meetings I had with retired CN telecommunications people who told us this morning of the partnership arrangement you have with CP regarding telecommunications. And, as I understand it, from these employees, their pensions have been transferred into a new pension fund especially set up to cover both CN and CP employees. Old, former, retired employees and, of course, the new people being hired on. First of all, is that a fact? Is it true that a new separate fund has been created to cover telecommunications employees?

• 1230

Mr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Armstrong was party to these negotiations, so perhaps he is best placed to answer this.

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: If I may ask, sir, is the point of your question that the employees going into the partnership are formerly CN and formerly CP?

Mr. Corbin: Yes.

[Translation]

responsabilité légale d'offrir des services ferroviaires voyageurs et que la compagnie VIA Rail disparaissait?

M. Lawless: Si vous me demandez si le CN serait mieux servi en dernière analyse . . .

Le président: C'est cela.

M. Lawless: . . . je dirais qu'à court terme, cela ne serait pas le cas. Par contre, à long terme, nous serions probablement mieux servis.

Le président: A quel point de vue, si vous deviez continuer à offrir des services voyageurs?

M. Lawless: J'avais compris que vous disiez que nous n'aurions pas à continuer . . .

Le président: En fait, j'ai dit: si vous réassumiez votre responsabilité légale d'offrir des services ferroviaires voyageurs.

M. Lawless: Excusez-moi; j'ai mal compris votre question. Je ne crois pas du tout que nous serions mieux servis à long terme.

Le président: D'accord. Monsieur Corbin, veuillez continuer.

M. Corbin: Je voudrais passer à autre chose, monsieur le président, et j'ai pris note de vos commentaires concernant les pensions. Cette question fera l'objet d'une étude par le comité directeur. Je crois tout de même que le point que je voudrais soulever n'a pas été traité au cours des séances récentes du Comité. Je voudrais donc le soulever publiquement de sorte que les témoins de ce matin, si jamais ils comparaissent de nouveau devant ce Comité relativement à la question des pensions, soient prêts à répondre à certaines de ces questions, s'ils ne peuvent pas le faire ce matin.

Il découle des réunions que j'ai eues avec d'anciens employés du service de télécommunications du CN qui nous ont parlé ce matin de votre association avec le CP en ce qui concerne les télécommunications. Et, si j'ai bien compris, les pensions de ces employés ont été transférées à un nouveau fonds de pension établi spécialement pour les employés du CN et du CP, y compris les anciens employés, les retraités et, bien sûr, les nouveaux employés. D'abord, est-ce vrai? Est-ce vrai qu'un nouveau fonds distinct a été créé pour les employés des télécommunications?

Mr. LeClair: Monsieur le président, comme M. Armstrong a participé à ces négociations, il est le mieux placé pour répondre à cette question.

Le président: Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Permettez-moi de vous demander, monsieur, si le point essentiel de votre question est le fait que les employés concernés par cette association sont d'anciens employés du CN et du CP?

M. Corbin: Oui.

[Texte]

Mr. Armstrong: Yes, they are part of the partnership. We made a financing arrangement with respect to their pensions. If it anticipates the question you have, I may say that they are entitled to the choice of retaining the pension benefits that they previously enjoyed with their previous employer if they wish to do so, as opposed to adopting the new pension plan that is open to those hired after the date of the formation of the partnership.

Mr. Corbin: You say they can exercise this option? At what point in time were they informed of this possibility, or have they yet been informed?

Mr. Armstrong: Yes, yes.

Mr. Corbin: This was a negotiated arrangement, I presume, with the union?

Mr. Armstrong: I would not call it negotiated as much as it was determined when the two companies sat down together. It appeared that it would be appropriate for us to give those who had formerly had any service with either of the other corporations the right to continue their pensions as if they had remained with the parent company. That was felt to be an obligation which did not exist with new persons joining the partnership. That has always been what I would call a fact, sir.

Mr. Corbin: Does this mean that retired employees from CN Telecommunications would enjoy equal benefits, whether they stayed with CN or whether they opted to move into the new arrangement? Would they have the same benefits, cash and otherwise, depending on the option they take?

Mr. Armstrong: Yes, as if they had stayed with their former corporation.

Mr. Corbin: They have that guarantee? They are not losing anything in any shape or form except that the administration—

Mr. Armstrong: Yes. The pension cheque will ultimately come from two sources—partly from their service from CN—CP and partly from the original service with their parent corporation. But as they retire, their pension will be calculated as if they had remained, for example, an employee of the Canadian National group.

Mr. Corbin: Okay, thank you very much. Now, I would like to go on to—

The Chairman: Four minutes remaining.

Mr. Corbin: In four minutes, I may be able to do it. I would like to discuss CN Express. Mr. LeClair, following upon those drastic cuts made last year, especially in the Atlantic region, are you in a position to tell me if you have now resolved all matters pertaining to re-employment, relocation, pensioning or otherwise concluding employment with these people? How many have secured employment elsewhere? How many cases are still pending and, if so, for what reason? Of course, I would like you to put that in the context of your current economic downturns.

[Traduction]

M. Armstrong: Alors, la réponse est oui. Nous avons un arrangement financier relativement à leurs pensions. Je vais peut-être vous devancer en vous disant tout de suite que les employés ont le droit de conserver les prestations qu'ils avaient avec leur ancien employeur s'ils le désirent, plutôt que de participer au nouveau régime de pension auquel sont admissibles tous ceux qui ont été engagés après la date de formation de cette association.

M. Corbin: Vous dites qu'ils ont le choix? Quand est-ce que ces employés ont été avisés de cette possibilité, ou est-ce qu'ils en ont été avisés?

M. Armstrong: Oui.

M. Corbin: Les arrangements pris ont été négociés avec le syndicat, je présume?

M. Armstrong: Plutôt que d'être négociés, je dirais que les deux compagnies se sont entendues sur les arrangements après les consultations. Il nous semblait approprié d'offrir à ceux qui avaient un certain nombre d'années de service avec l'une ou l'autre des deux sociétés la possibilité de conserver leurs pensions comme s'ils continuaient à travailler pour la société-mère. Nous n'estimions pas, toutefois, qu'il fallait offrir cette même possibilité aux nouveaux employés. Cela a toujours été un fait, à mon sens, monsieur.

M. Corbin: Qu'est-ce que cela veut dire que les employés de CN Télécommunications ayant déjà pris leur retraite auraient les mêmes droits, qu'ils conservaient leurs pensions au CN ou décidaient de participer au nouveau régime? Auraient-ils les mêmes prestations et les mêmes avantages, quelle que soit l'option prise?

M. Armstrong: Oui.

M. Corbin: Ils ont cette garantie? Ils ne perdent donc rien du tout sauf que l'administration ...

M. Armstrong: Oui. Le chèque de pension leur sera versé de deux sources différentes—une partie du service CN-CP, et une autre partie du service pour lequel ils ont travaillé au sein de la société-mère. Mais quand ils prennent leur retraite, leur pension sera calculée comme s'ils avaient continué de faire partie du groupe Canadien National, par exemple.

M. Corbin: D'accord, merci beaucoup. Maintenant, je voudrais passer—

Le président: Il vous reste quatre minutes.

M. Corbin: Les quatre minutes me suffiront peut-être. Je voudrais discuter du service de messagerie du CN. Monsieur LeClair, après les réductions massives de l'année dernière, surtout dans la région de l'Atlantique, êtes-vous maintenant en mesure de me dire si vous avez réglé tous les problèmes relatifs au recyclage, à la réinstallation ou aux pensions des employés ou aux autres formalités de fin d'emploi qui concernent ces personnes? Combien de ces employés ont trouvé un emploi ailleurs? Combien de cas restent à régler et, s'il en est, pourquoi n'ont-ils pas été réglés? Bien sûr, je voudrais que

[Text]

Mr. LeClair: Mr. Chairman, on some of those points, we may have to come back and provide you with information in writing through your clerk. But Mr. Armstrong is reporting regularly to the board on express matters and perhaps he can answer some of, if not all, the questions you have asked.

Mr. Armstrong: I can give you the breakdown immediately. I thought that the question might relate to 1981. The number of employees reduced in Express in 1981 was 1,236. By disposition, of those there were 593, who were retired under the pension rules of the company.

Mr. Corbin: What do you mean when you say, "they were retired"? Is that voluntary retirement on their part or what?

Mr. Armstrong: No, they were bridged to retirement, if they had to be, as matters of age and this type of thing. We re-assigned within the company 426. Then I have a bulk figure for death, resignation and discharge of 217. I do not have with me, I am sorry, the figures for 1980 or for the beginning of 1982. Generally, that relationship has held good but the largest number have been able to take retirement or have been elsewhere re-employed. Obviously, the ratio changed early in 1982, because the layoffs are being accelerated to cope with the rather sharp downturn in traffic; of course, through the process of reductions made over two or three years, you are beginning to deal with a harder core of more senior employees. If you would care for that similar breakdown for what has happened this year, through Dr. LeClair, we can provide that.

• 1235

Mr. Corbin: I would certainly appreciate that. The 436 reassigned were not necessarily—

Mr. Armstrong: The number is 426; I am sorry, sir.

Mr. Corbin: Okay, the 426 re-assigned were not necessarily relocated. How many would have been relocated in other centres?

Mr. Armstrong: I cannot give you that figure right off as to the relocations. Did you wish that?

Mr. Corbin: I would appreciate that, and any additional information relating to this matter. I would perhaps best reserve further questioning on that, Mr. Chairman, until I get more specific information.

There is one other matter that I would like to touch on very briefly and I will come back to it later—the real estate operations. Like I suppose a number of my colleagues along railway-track constituencies, I have frequent calls, letters and, sometimes, angry comments about the way the company has been boosting—sometimes by more than 506 per cent—leasing costs for railway lines which are used as part of residential establishments, sometimes for hunting camps, cottages and

[Translation]

vous placiez tout cela dans le contexte de vos difficultés économiques actuelles.

M. LeClair: Monsieur le président, pour répondre à certaines de ces questions, je crois que nous devrons vous fournir les renseignements demandés par écrit, par l'entremise de votre greffier. Mais M. Armstrong est responsable de certaines questions particulières devant le conseil et il pourra peut-être répondre à certaines de vos questions.

M. Armstrong: Je peux vous donner des chiffres immédiatement. Je pensais que votre question concernait peut-être l'année 1981. Le nombre d'employés mis à pied au service de messagerie était de 1,236 en 1981. De ceux qui sont partis volontairement, 593 ont dû prendre leur retraite, selon les règles sur la pension de la compagnie.

M. Corbin: Quand vous dites qu'ils ont dû prendre leur retraite, est-ce qu'ils l'ont fait volontairement ou non?

M. Armstrong: Non, ils ont pris leur retraite prématièrement, dans certains cas, pour des raisons d'âge entre autres. Nous avons réaffecté 426 employés au sein de la compagnie. Et j'ai un chiffre global de 217 pour les employés qui sont décédés, qui ont démissionné ou qui ont été renvoyés. Malheureusement, je n'ai pas de chiffres pour l'année 1980 ni pour le début de 1982. Généralement, la situation a été assez satisfaisante car le plus grand nombre d'employés ont pu prendre leur retraite ou trouver un autre emploi. Il est évident que le rapport a changé au début de 1982, parce qu'on a davantage de mises à pied à cause du ralentissement plutôt dramatique des affaires. Puisqu'on réduit le personnel depuis 2 ou 3 ans, les mises à pied commencent maintenant à affecter les employés avec davantage d'ancienneté. Si vous voulez une ventilation semblable pour cette année, nous pourrons vous en donner une, par l'entremise de M. LeClair.

M. Corbin: J'en serais fort reconnaissant. Les 436 employés qui ont été réaffectés n'étaient pas forcément . . .

M. Armstrong: Il s'agit de 426; je m'excuse, monsieur.

M. Corbin: D'accord, les 426 employés qui ont été réaffectés n'ont pas été forcément mutés. Combien ont été mutés à d'autres villes?

M. Armstrong: Je n'ai pas ce chiffre. Voulez-vous que je l'obtienne?

M. Corbin: Je vous en serais gré, ainsi que pour toutes autres données supplémentaires concernant ces questions. Il vaudrait mieux que je remette à plus tard d'autres questions à ce sujet, monsieur le président, en attendant d'avoir davantage de détails.

J'aimerais également soulever la question des activités immobilières, et j'y reviendrai plus tard. Comme d'autres collègues qui ont des comtés le long des voies ferrées, je reçois beaucoup d'appels, de lettres et parfois d'observations de la part de gens qui sont fâchés à cause des augmentations—qui sont parfois de plus de 506 p. 100—des coûts de location de lignes de chemins de fer qui font partie de camps de chasse, de chalets, etc. Cette augmentation est-elle vraiment justifiée? Ne

[Texte]

what-have-you. Is the rate of increase of these costs really justified? Why could you not phase them out over a longer period so that the escalation would not be that abrupt? Also, on the same question as a result of this rapid escalation, have there been a number of abandonment of leases and how many?

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I think what you are referring to when you say real estate, you are talking about shipper sidings and track. I think that is part of it, is it not?

Mr. Corbin: That is part of it, yes.

Mr. Lawless: Yes. Well, what we have been doing is reviewing every one of our leases in connection with siding rentals. Some of them we found had not been adjusted for many many years. The policy we are trying to follow now is that the shippers themselves own these sidings, and the rentals are being adjusted on the basis that they must be replaced. Those rentals reflect the replacement costs, if you will. In each case, we are negotiating that change individually with the parties involved. They have an option either to keep the siding or buy the siding, or we will upgrade the siding at their expense. While these increases are quite drastic in some instances, we have offered, in most cases, that they phase them in over a period of time and try to work out with the interested parties those various options I have mentioned.

Mr. Corbin: That answer does not cover the other aspect of my question, Mr. Chairman, which is the lease of small parcels of land for cottages, hunting camps, or land adjoining residences along your main lines. You have increased substantially the rate of leases. I do not see that you really have to do that because, if you raise them to the point where you lose a customer, you are not going to get any revenue at all. On the other hand, land adjoining some residences in certain localities is much better looked after than—I hate to say this—by your own crews. It is well landscaped a lot of the time. So what exactly do you gain by boosting these rates? I cannot see it myself.

The Chairman: Mr. Armstrong.

• 1240

Mr. Armstrong: Mr. Chairman, if I may, one of my responsibilities includes real estate. As a matter of good stewardship and in an endeavour to make the best use of our assets, the department newly formed within the last two years is under a mandate to, one, dispose of by sale all property which is not good for development or should have any hold on it for future operating purposes. We found ourselves with a very substantial tax load for property that was not relevant to our future, so that property is being disposed of.

Second, on all leased property it is to move as quickly as possible to obtain commercially related rentals. That is straight policy. All the inventory—and you can imagine how extensive it is across Canada—has now been computerized so that it turns up at the proper review date and the property is assessed according to market value.

[Traduction]

serait-il pas possible de les imposer sur une période plus étendue afin que l'augmentation ne soit pas si abrupte? J'aimerais également savoir combien de baux ont été abandonnés à cause de cette augmentation rapide?

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président, quand vous faites allusion aux activités immobilières, je pense que vous parlez des voies ferrées et des voies de garage de l'expéditeur. Cela fait partie de la question, n'est-ce pas?

M. Corbin: Cela en fait partie, oui.

M. Lawless: Oui. Nous avons examiné chacun de nos baux pour la location de voies de garage. Nous avons constaté que certains d'entre eux n'avaient pas été adaptés depuis beaucoup d'années. Selon la politique actuelle, ce sont les expéditeurs eux-mêmes qui sont les propriétaires des voies de garage, et on modifie les frais de location pour représenter le coût de remplacement. Nous négocions cette modification avec chacune des parties en cause. Les locataires peuvent soit acheter la voie de garage, ou la garder et nous l'améliorerons à leurs frais. Même si les augmentations ont été assez dramatiques dans certains cas, dans la plupart des cas, nous avons proposé de les effectuer sur une certaine période, et nous avons essayé d'arriver à une entente avec les parties en cause concernant les différentes possibilités dont j'ai parlé.

M. Corbin: Cela ne répond pas à l'autre aspect de ma question, monsieur le président, c'est-à-dire la location de petits terrains à côté de vos lignes principales pour les chalets, les camps de chasse, etc. Vous avez augmenté le loyer considérablement. A mon avis, cela ne sert à rien, parce que si vous augmentez les loyers tellement que vous perdez le client, vous allez vous retrouver sans aucun revenu. D'un autre côté, les terrains entourant certaines résidences dans certains endroits sont beaucoup mieux entretenus que par leur propre équipe, et je regrette de le dire. Très souvent, les terrains en question sont très bien aménagés. Donc, quel est l'avantage d'augmenter le tarif? Je ne le comprends pas.

Le président: Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Je voudrais répondre, si vous le permettez, monsieur le président, puisque mes responsabilités comprennent les activités immobilières. Afin d'utiliser au mieux nos actifs, nous avons créé un service il y a deux ans pour vendre tout terrain qui n'offre pas de possibilités d'aménagement ou qui ne nous sera pas utile à l'avenir. Nous avons constaté que nous payions beaucoup de taxes sur les terrains dont on n'aurait pas besoin à l'avenir. Nous sommes donc en train de vendre ces terrains.

Deuxièmement, la politique concernant les terrains loués est d'obtenir aussi rapidement que possible des loyers semblables aux tarifs commerciaux. Nous avons informatisé tous les terrains—et comme vous pouvez l'imaginer, il y en a beaucoup à travers le Canada—afin qu'on procède à une évaluation de la valeur marchande à la bonne date de révision.

[Text]

I believe the policy itself, sir, to be sound. I cannot guarantee that have not been one or two places in the administration of a large system where the policy may have been applied unwisely. I would hope those would be brought to our attention so they could be reviewed. I think generally I have put before you properly the idea that we have an obligation to make the best use of our resources, and that includes obtaining commercial rentals. While it is necessary to scale them up to hold them, one would hope that would be properly done.

Mr. Corbin: Thank you.

The Chairman: Thank you. With that I think we will adjourn for lunch. I wonder, Dr. LeClair, if it is necessary to have an evening session can you be available for an 8 o'clock session as well tonight. We have not made a final decision on that. It may not be necessary. The meeting is adjourned until 3.30 this afternoon at the same place.

AFTERNOON SITTING

• 1536

The Chairman: Order please. Since we have representatives from both opposition parties and the government party, we can proceed with the hearing of evidence. But before we proceed, there was an indication this morning that witnesses would be available this evening. I have since been informed that both Mr. LeClair and Mr. Lawless have difficulty with this evening. They could sit until 6:30 or 7:00, but they have other commitments for later this evening. I think we will have to respect that, since we asked them to come only for the morning and the afternoon. But if we do not finish, we will arrange for additional meetings.

Mr. Benjamin: We can sit until 6:30; I do not mind.

The Chairman: I am game. Secondly, in asking that the answers to questions asked at previous hearings of CN annual reports be appended to this day's proceedings, I said, if memory serves me correctly, that they have now all been received. I should not have said that because the implication is that we have only received them and that is not correct. They have been in the hands of the clerk and consequently in the hands of the various members of the committee from the time they were supplied in the past. I simply wanted, for the purposes of having them together in one group, to have them appended to this day's proceedings. Anyway I implied that CN was unnecessarily tardy in submitting the responses to questions asked at previous hearings. I want to make it clear that was not my intention.

Mr. Benjamin: A question of privilege, Mr. Chairman.

The Chairman: A question of privilege. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this morning Dr. LeClair informed us that the executive salaries—I think he said the top 30—were frozen—

[Translation]

A mon avis, la politique en soi est saine. Il se peut, toutefois, qu'on l'ait appliquée imprudemment dans un ou deux cas. J'espère qu'on nous signalera de tels cas afin qu'on puisse les examiner. Je pense qu'en général je vous ai bien expliqué qu'il nous incombe d'utiliser nos ressources à bon escient, et pour ce faire, il faut également faire payer des locations aux taux commerciaux. Même s'il faut augmenter les loyers de ces terrains afin de les garder, nous espérons que ces modifications seront faites convenablement.

M. Corbin: Merci.

Le président: Merci. Sur ce, nous allons lever la séance pour aller déjeuner. Je n'ai pas encore décidé s'il nous faudra une séance ce soir. Je me demande, monsieur LeClair, s'il vous sera possible d'être parmi nous ce soir. Il se peut que cela ne soit pas nécessaire. La séance est levée jusqu'à 15h30 cet après-midi dans la même salle.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Vu que nous avons des représentants des deux partis de l'Opposition et du gouvernement, nous pouvons entendre les témoignages. Avant de commencer, on avait dit ce matin que les témoins seraient à notre disposition ce soir. On m'a informé depuis qu'il serait difficile à MM. LeClair et Lawless être là ce soir. Ils sont prêts à siéger jusqu'à 18h30 ou 19h00, mais ils ont d'autres engagements plus tard en soirée. Je pense que nous devrons respecter cela, étant donné que nous les avons convoqués seulement pour ce matin et cet après-midi. Mais si nous ne terminons pas, nous organiserons d'autres réunions.

M. Benjamin: Nous pouvons siéger jusqu'à 18h30; je n'ai pas d'objection.

Le président: Je suis pour. Deuxièmement, quand on a demandé d'annexer au compte rendu d'aujourd'hui les réponses à des questions posées lors de réunions antérieures sur les rapports annuels du CN, j'ai dit, si ma mémoire m'est fidèle, qu'on les avait toutes reçues. Je n'aurais pas dû dire cela, parce que cela suppose que nous venons tout juste de les recevoir, et ce n'est pas exact. Les réponses sont entre les mains du greffier et, par conséquent, entre les mains des divers membres du Comité depuis qu'elles nous ont été transmises. Je voulais simplement les avoir toutes ensemble pour les annexer au compte rendu d'aujourd'hui. De toute façon, j'ai laissé entendre que le CN avait tardé inutilement à nous transmettre les réponses aux questions posées lors de réunions antérieures. Je veux qu'il soit clair que ce n'était pas là mon intention.

M. Benjamin: Une question de privilège, monsieur le président.

Le président: Une question de privilège. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. LeClair nous a appris ce matin que les salaires des dirigeants, je pense qu'il a dit des titulaires des 30 postes les plus élevés, étaient gelés . . .

[Texte]

The Chairman: A question of privilege.

Mr. Benjamin: —as of January 1, 1981. Today's *Ottawa Citizen* in a column by one Allan Fotheringham, after getting the figures from the U.S. Securities and Exchange Commission, says, and I quote:

The salary of Robert Bandeen, before he left the post as president of the CNR, went up from 1980's \$189,482 to 1981's \$246,133.

I would like to know: Was the frozen part done in advance or retroactive? I would also like to know, Mr. Chairman, if this information is correct, then Dr. LeClair was ill-informed in his answers to questions this morning.

Secondly, regardless of what the government's policy is, sooner or later we will find out what the executive salaries are, in any event, through the U.S. Securities and Exchange Commission. He might just as well tell us the whole thing now. But I would like him to clarify whether or not Mr. Fotheringham's column today is correct, and if not, was he misinformed?

Mr. Deniger: Is that a question of privilege?

• 1540

The Chairman: I would say that it is not a question of privilege unless it is attached by a motion of some extent. However, I would call it a legitimate point of concern at least and I think Dr. LeClair should be given an opportunity to respond. Having heard those figures in the committee earlier today, a similar question runs through my own mind as to how that increase occurred if salaries had been frozen as of January 1, 1981. Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I said—and I repeat because I do not think the two are incompatible—that in the freeze I was referring to which was done a few months ago, the salaries of the 30 top executives in CN were frozen to the level they were on January 1, 1981, and that is exactly what happened.

The article I have in front of me here is compatible with that. It says Mr. Bandeen's 81s over 80. Of course I am referring to the salary, not December 31, 1980; I was referring to the increase I was given on January 1, 1981. If you look at the transcript this morning, I said January 1.

Mr. Forrestall: Just tell us what you are being paid and that will answer the question.

Mr. LeClair: I am trying to answer the first question.

The second one—I have to repeat what I said this morning. It is not my privilege to reveal actual salaries of members of Crown corporations. That is not, as I understand it, the government policy. If the government wants to change this we would do that but at this moment that is not the policy.

[Traduction]

Le président: Une question de privilège.

M. Benjamin: ... depuis le 1^{er} janvier 1981. Dans un article du *Ottawa Citizen* d'aujourd'hui, Allan Fotheringham dit, après avoir obtenu les chiffres de la *U.S. Securities and Exchange Commission*, et je cite:

Avant que le président du CN, Robert Bandeen, quitte son poste, son salaire était passé en 1980 de \$189,482 à \$246,133 en 1981.

J'aimerais savoir si le gel était imposé à l'avance ou s'il était rétroactif? J'aimerais savoir également, monsieur le président, si cette information est juste, parce que si elle l'est, M. LeClair était mal informé quand il a répondu aux questions ce matin.

Deuxièmement, peu importe la politique du gouvernement, tôt ou tard nous allons découvrir quels sont les salaires des dirigeants, par l'intermédiaire de la *U.S. Securities and Exchange Commission*. Il pourrait tout aussi bien tout nous dévoiler maintenant. Mais j'aimerais qu'il nous dise si l'article de M. Fotheringham aujourd'hui est exact, sinon, qu'il nous dise s'il a été mal renseigné?

M. Deniger: Est-ce une question de privilège?

Le président: Je dirais que ce n'est pas une question de privilège à moins qu'elle ne soit assortie d'une motion quelconque. Toutefois, je dirais que c'est une question d'intérêt légitime, au moins, et je pense qu'on devrait donner l'occasion à M. LeClair d'y répondre. Ayant entendu ces chiffres en comité plus tôt aujourd'hui, une question analogue me vient à l'esprit, et c'est de savoir comment cette augmentation a pu se produire si les salaires étaient gelés depuis le 1^{er} janvier 1981. Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, j'ai dit—and je le répète, parce que je ne pense pas que les deux éléments soient incompatibles—que dans le gel dont j'ai parlé et qui a été imposé il y a quelques mois, les salaires des 30 cadres supérieurs du CN ont été gelés à leur niveau du 1^{er} janvier 1981, et c'est exactement ce qui est arrivé.

L'article que j'ai devant moi ne dit pas le contraire. Il dit que le salaire de M. Bandeen en 1981 était supérieur à son salaire de 1980. Evidemment, je parle du salaire non pas au 31 décembre 1980, je parle de l'augmentation qui m'a été accordée le 1^{er} janvier 1981. Si vous consultez le compte rendu de ce matin, j'ai dit le 1^{er} janvier.

M. Forrestall: Dites-nous simplement combien vous faites, et cela va répondre à ma question.

M. LeClair: J'essaie de répondre à la première question.

Pour la deuxième—je dois répéter ce que j'ai dit ce matin. Je n'ai pas le droit de dévoiler le traitement des membres d'une société de la Couronne. Ce n'est pas la politique du gouvernement, je pense. Si le gouvernement veut changer de politique, nous répondrons à la question, mais pour le moment, ce n'est pas la politique.

[Text]

The Chairman: I agree, Dr. LeClair, that it is not your privilege to do so, to violate government policy. I suggest that if you violated government policy in other areas this committee might take a rather wide strip off you. So I am not going to ask you to do it in one instance and condemn you for doing it in another.

I hope, Mr. Benjamin, that satisfies the point you raised.

Mr. Benjamin: The witness' answer is irrelevant because we will find out in any event regardless of what the hell the government policy is.

The Chairman: I am not talking about that part of it, I am talking about the first part of the intervention you raised. In any case we are going to proceed with the questioning now with Mr. Blaikie please.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I had intended to spend some time on pensions but having been here this morning I understand there will be a special committee meeting to discuss pensions. I hope the concerns of all railway pensioners in Canada, and particularly those of CN, will be dealt with at that time. But I have one question which I—

The Chairman: Before you proceed, just let me keep the record straight, Mr. Blaikie. I said I would call a steering committee meeting to discuss a special meeting.

Mr. Blaikie: I am anticipating that the steering committee meeting will be favourable.

The Chairman: I do not like to anticipate what the steering committee will decide.

Mr. Benjamin: We will agree.

Mr. Blaikie: I do have one question and I do not think it has been raised, Mr. Chairman. You can correct me if it has been. That has to do with those who are retiring from the CNR and receiving a lump sum payment upon retirement, particularly those who have retired as a result of the VIA cutbacks and others who received the handshake for other reasons.

What I am referring to is people who have had to wait from the time of their retirement . . . For instance, a fellow I know of retired in June I think and he did not receive his sum of \$48,000, I think it was, until September or October. People are counting on this money, given the high interest rate policy of the government and the amount of money one can earn in a short period of time on the lump sums being paid to retiring employees. It is my view that the CNR is ripping off their retiring employees to the amount of interest that could have been earned by these retiring employees had the CNR paid up on time.

Now I have seen correspondence where the company claims they are not under any obligation to pay this money, it just takes as long as the bureaucracy takes. But I want to have your view on this. I think it should be speeded up.

[Translation]

Le président: Je conviens, monsieur LeClair, qu'il ne vous appartient pas de dévoiler les salaires et de faire entorse à la politique du gouvernement. Si vous ne respectiez pas la politique du gouvernement, sur d'autres questions, le Comité vous critiquerait violemment. Alors, je ne vais pas vous demander de faire fi de la politique dans ce cas-ci et vous condamner si vous le faisiez dans un autre cas.

J'espère, monsieur Benjamin, que cela vous satisfait.

M. Benjamin: La réponse du témoin n'a pas d'importance, parce que nous allons le savoir malgré la politique du gouvernement.

Le président: Je ne parle pas de cela. Je parle de la première partie de votre intervention. De toute façon, nous allons passer à la période des questions avec M. Blaikie, s'il vous plaît.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'avais pensé consacrer un peu de temps à la question des pensions, mais j'étais là ce matin, et je pense qu'il y aura une réunion spéciale du Comité pour discuter de cela. J'espère que l'on va discuter à ce moment-là des intérêts de tous les pensionnés du chemin de fer du Canada, et particulièrement de ceux du CN. Mais j'ai une question qui . . .

Le président: Avant d'aller plus loin, j'aimerais mettre les choses au clair, monsieur Blaikie. J'ai dit que je convoquerai une réunion du comité directeur pour discuter de la tenue d'une réunion spéciale.

M. Blaikie: Je m'attends à ce qu'il en soit décidé ainsi à la réunion du comité directeur.

Le président: Je n'aime pas préjuger des décisions du comité de direction.

M. Benjamin: Nous serons d'accord.

Mr. Blaikie: J'ai une question, et je ne pense pas qu'elle ait été posée, monsieur le président. Vous pouvez me corriger si je fais erreur. Ma question porte sur les employés qui prennent leur retraite du CN et qui reçoivent un montant forfaitaire au moment de leur cessation d'emploi, je parle particulièrement de ceux qui ont pris leur retraite par suite des coupures de VIA et des autres qui ont été remerciés pour d'autres raisons.

Je parle des gens qui ont dû attendre après leur mise à la retraite . . . Par exemple, je connais quelqu'un qui a pris sa retraite en juin, je pense, et qui n'a reçu son paiement de \$48,000, si je ne m'abuse, qu'en septembre ou octobre. Les gens comptent sur cet argent, compte tenu de la politique gouvernementale des taux d'intérêt élevés et de l'argent qu'on peut gagner dans un court intervalle avec les montants globaux payés aux employés qui prennent leur retraite. A mon avis, le CN vole ses employés à la retraite du montant qu'ils auraient pu percevoir en intérêts s'ils avaient été payés à temps.

Maintenant, j'ai vu de la correspondance dans laquelle la compagnie prétend qu'elle n'est pas obligée d'effectuer ce paiement avant que la bureaucratie ne soit prête à le faire.

[Texte]

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I certainly agree with the view that it should be speeded up. The information I have is that the employee's applications for retirement should be received by the pensions administration at least three months before the actual retirement date. I find this very very wrong and I will take up the suggestion and look into why it takes so long. Of course there is no intention whatsoever on the part of CN in these instances to "rip off" the employee and save the interest. This may happen, but that is definitely not our policy. This is not the reason the delay is there, but we will look into this and see what can be done about it.

• 1545

Mr. Blaikie: Well I think you will admit these employees are being ripped off, whether the intention is there or not. I am saying it seems a shame you would take that long to get that money to them.

My second question, Mr. Chairman, has to do with the—shall we call it the self-understanding of the CNR. I notice the ads saying CN is a business as well as a responsibility have ceased to be used, and we now have CN in business for Canada. I wonder whether or not the change in this advertising was a way of anticipating the CNR was about to become irresponsible and wanted to begin to call itself now only a business. My suspicions in that regard were confirmed when I read the statement of the president, where he says on page six of his presentation:

And the bottom line in all the decisions we have made has been exactly that, the bottom line. Our primary concern has been the health and financial integrity of the corporation.

I think, Mr. Chairman, it is unfortunate we have the deterioration, I would submit, of the self-understanding of the CNR, going from being a business and a responsibility to purely being a business, and thus foresaking what I think to be the role of a Crown corporation. I wanted to have some comment from the president on this sort of terminal illness the CN now seems to have.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I thought I had covered this. Citing that one sentence out of the context of the whole presentation, I agree with the hon. member that this may look not necessarily callous, but perhaps not as responsible as we should be. If taken with the rest of the text, then also what I said I think as a direct answer this morning . . . If you want, I can try to repeat this, but I am not so sure what it will achieve because obviously I was not able to convince the hon. member this morning.

[Traduction]

Mais je voudrais votre opinion là-dessus. Je pense que le processus devrait être accéléré.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je suis certainement d'accord pour dire qu'il faut accélérer le processus. Selon mes informations, les demandes des employés concernant leur mise à la retraite doivent être transmises à l'administration des pensions au moins trois mois avant la date effective de retraite. Je pense que cela est très mauvais et je vais suivre votre recommandation pour voir pourquoi les délais sont si longs. Il n'est évidemment pas dans l'intention du CN de voler ses employés et de récupérer les intérêts. Cela peut se produire, mais ce n'est sûrement pas notre politique. Ce n'est pas pour cela qu'il y a des retards, mais nous allons nous pencher là-dessus et voir ce que nous pouvons faire.

M. Blaikie: Eh bien, je pense que vous allez admettre que ces employés se font voler, que l'intention y soit ou non. Je dis que c'est honteux que vous preniez tant de temps à leur verser leur argent.

Ma deuxième question, monsieur le président, porte sur la compréhension du CN de son propre rôle. J'ai remarqué que la publicité ne dit plus que le CN est une bonne affaire pour tout le monde, et le CN est maintenant en affaires pour le Canada. Je me demandais si ce changement dans la publicité n'était pas une façon de prévoir que le CN était sur le point de ne plus être responsable et qu'il voulait commencer à se considérer uniquement comme une entreprise. Mes doutes se sont confirmés quand j'ai lu l'exposé du président où il est dit à la page 7 de son mémoire:

Nous sommes dans une impasse; les décisions que nous avons prises ne sont ni plus ni moins imposées, puisque nous n'avions aucune alternative. Notre principal souci résidant dans la prospérité et la probité financière de l'entreprise, je ne veux ni exagérer ni minimiser la question.

Monsieur le président, je pense qu'il est regrettable de voir le rôle du CN se détériorer, de voir que le CN abandonne ses responsabilités pour devenir une entreprise pure et simple, oubliant ainsi son rôle en tant que société de la Couronne. Je voulais des commentaires de la part du président sur cette maladie terminale dont semble atteint le CN.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je pensais avoir épousé le sujet. Je suis d'accord avec l'honorable député que cette phrase, citée hors contexte, peut sembler dire peut-être pas nécessairement que nous sommes durs, mais peut-être pas aussi responsables que nous devrions l'être. Si l'on prend la phrase dans son contexte, alors je pense avoir répondu directement à cette question ce matin . . . Si vous voulez, je peux tenter de répéter ma réponse, mais je ne pense pas que ce soit utile, parce que, évidemment, je n'ai pas réussi à convaincre l'honorable député ce matin.

[Text]

The question is, our act says, three royal commissions have come to the same conclusion—that our responsibility is to be commercially oriented; that is why we are a schedule B type of corporation. We do not feel we have the right to do otherwise. I did say our understanding of our mandate is that if we start deciding we will spend money—and the only reason we spend money is to subsidize an industry or continue local employment when this is not needed—then I submit to you this is not our mandate. I also have to say we would be very, very poor judges of when to do this and when not to do that. We are not equipped to decide if we are going to save this community and not that community. That is not for us to decide; we have not been elected to do that.

If we are given a direct order from our shareholder, the government, obviously we will do it. As you know, there is talk of Crown corporation legislation and that the directive power of the government might be strengthened there. At this time we have not felt it is not only our responsibility, but we have not felt we can, indeed, discharge that responsibility to make decisions based on matters completely different from those of being commercially oriented.

The Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I understand well enough the predicament well-meaning executives must find themselves in, having been instructed by the government—I think as far back as 1975—to operate in such a way as to make the profit motive the criterion for the operation of CNR. In that respect, I am not just regaling the management of CN when I mention these problems; I am also pointing a finger at the government.

With respect, you say you do not want to subsidize certain industries by spending when you cannot afford to spend, that this is somebody else's responsibility. Would you tell me why, then, you are spending money having people work overtime in your shops when you have a layoff coming? Before you announced the layoffs you were after people to work overtime, and I know for a fact that in the Transcona shops you are after people to work overtime. If there is so much work to do that you need to put pressure on people to work overtime, why are we having the layoffs?

• 1550

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Lawless, I think, will attempt to answer this question.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. R. E. Lawless (President, Canadian National Railway): Mr. Chairman, we do not have an even workload in our shops, and from time to time we do have to engage in overtime. We try to keep that to an absolute minimum in all our shops. However, there are times when, for various circumstances—either through necessities for certain types of equipment or things like that—we must engage in overtime. It does not at all mean when we get into a situation like we are in now, where

[Translation]

La question est la suivante: notre loi dit, et trois commissions royales sont arrivées à la même conclusion—que notre responsabilité doit être commerciale; c'est la raison pour laquelle nous sommes une société du type prévu à l'Annexe B. Nous ne pensons pas avoir le droit de faire autrement. J'ai dit que de la façon dont nous comprenions notre mandat, si nous commençons à dire que nous allons dépenser de l'argent—and la seule raison pour laquelle nous dépensons c'est pour subventionner une industrie ou continuer à offrir de l'emploi local là où on n'en a pas besoin—alors je vous dis que cela n'est pas notre rôle. Et je dois ajouter que nous serions de très mauvais juges quant à l'opportunité de ces actions. Nous n'avons pas ce qu'il faut pour décider de sauver une collectivité et non une autre. Il ne nous appartient pas de décider; nous n'avons pas été élus pour faire cela.

Si notre actionnaire, le gouvernement, nous donne un ordre direct, nous allons évidemment le faire. Comme vous le savez, il est question d'une loi sur les sociétés de la Couronne, et le pouvoir du gouvernement serait renforcé à cet égard. A l'heure actuelle, nous ne pensons pas qu'il est de notre devoir, pas plus qu'il n'est dans notre pouvoir de prendre de telles décisions en fonction de considérations qui n'ont rien à voir avec les affaires.

Le président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, je comprends assez bien le dilemme dans lequel se trouvent les directeurs bien intentionnés, à qui le gouvernement à dit—je pense depuis 1975—de diriger leurs opérations de façon que les profits soient le critère justifiant l'exploitation du CN. A cet égard, je ne vise pas uniquement la direction du CN quand je parle de ces problèmes; je vise aussi le gouvernement.

Vous dites que vous ne voulez pas subventionner certaines industries en effectuant des dépenses lorsque vous ne pouvez vous le permettre, je vous dirai que cela n'est pas votre problème. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous payez des gens en surtemps dans vos ateliers quand vous envisagez de faire des mises à pied? Avant que vous n'annonciez des mises à pied, vous demandiez aux travailleurs de l'atelier Transcona de faire du surtemps. S'il y a tant de travail que vous ayez besoin de faire travailler les gens en surtemps, pourquoi ces mises à pied?

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur Lawless répondra à cette question.

Le président: Monsieur Lawless.

M. R.E. Lawless (président, Canadien National): Monsieur le président, dans nos ateliers, la charge de travail n'est pas régulière et de temps en temps, nous devons avoir recours au surtemps. Nous essayons de réduire cela au minimum. Néanmoins, les exigences de certaines pièces d'équipement entraînent à l'occasion la nécessité d'avoir recours au surtemps. Cela ne signifie pas que dans une situation comme celle que nous connaissons actuellement, le trafic ayant diminué, nous

[Texte]

traffic levels have deteriorated to the point they have, that it has an effect on whether we should keep those shops open or not.

The Chairman: Mr.Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I cannot see the logic of having people working overtime when there are people on the street looking for work, especially when the men do not want to be working overtime and have to be pressured into doing so. I am sure much of the work that has to be done in overtime is work that can be planned. It is not all emergency work or unpredictable kinds of work.

My next question, Mr. Chairman, has to do with the question of passes. It was mentioned earlier this morning that somehow either the CN is a good bargainer or VIA is especially stupid. When the original deal was struck, I understand, it was agreed VIA has to pay 50 per cent of all the fares used by CN passholders, instead of having the CN compensate VIA for a full 100 per cent of the fares charged by CN passholders.

What I would like to know is when the CN plans to compensate VIA to the full extent—to 100 per cent—not especially for VIA's sake, but for the sake of CN passholders? I will tell you why. As long as VIA is losing money on passholders, they discriminate against CN passholders. The one time your pass might be any good—if you can find a train to get on after Mr. Pepin—is for your summer holidays. But if you are passholder you cannot book more than a week in advance. Now you cannot plan a holiday a week in advance. If you want to go to Vancouver for your three weeks in Transcona this year, you will have 12 weeks to go to the coast and get back, so maybe you could hitchhike.

People cannot use their passes for anything significant because VIA will not allow them to book adequately in advance. That is the direct result of the company's refusal to take full responsibility for the pass privileges they give to their employees.

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: As I mentioned earlier, Mr. Chairman, the arrangements for passes are between ourselves and VIA, and that was negotiated. While I did mention the 50 per cent figure, it does increase to a maximum of 65 per cent in year four. Those arrangements, of course, apply to all the passholders who are entitled to passes. Employees who have come on the payroll since 1977, of course, are not entitled to any passes.

Mr. Blaikie: You paid the full shot before. Why will you not pay what it costs to have pass privileges now? You have not answered the question I asked you about the consequences for the usefulness of the pass. If you cannot book a sleeper more than a week in advance—that is to say you do not know whether you are going to get a sleeper and you have a family of four or five—you cannot very well plan a holiday, can you?

[Traduction]

n'ayons pas à nous demander s'il faut garder nos ateliers ouverts ou non.

Le président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, je ne vois pas pourquoi on fait travailler les gens en surtemps quand il y a tant de demandes d'emploi, surtout quand on sait que les employés n'aiment pas travailler en surtemps et qu'on doit faire pression sur eux. Je suis sûr qu'une grande partie du travail qui est fait en surtemps peut être planifié, il ne s'agit pas uniquement d'urgence ou de choses imprévues.

Monsieur le président, je voudrais passer à la question des laissez-passer. Ce matin, on a laissé entendre que deux choses l'une: ou le CN est très bon négociant ou VIA est particulièrement imbécile. Au départ, on a convenu que VIA devait payer 50 p. 100 de tous les passages utilisés par les détenteurs de laissez-passer du CN, au lieu que le CN compense VIA pour la totalité des passages utilisés par le détenteur de laissez-passer du CN.

Quand le CN envisage-t-il de dédommager VIA entièrement, non pas uniquement dans l'intérêt de VIA, mais dans l'intérêt des détenteurs de laissez-passer du CN? Je m'explique. Tant que VIA essuiera une perte à cause des laissez-passer, la société fera de la discrimination. C'est au cours des vacances d'été qu'un laissez-passer est le plus utile pour un voyage en train, si c'est encore possible une fois que M. Pepin aura terminé. Les détenteurs de laissez-passer ne peuvent pas faire de réservation plus d'une semaine à l'avance. Or, il est difficile de faire des projets de vacances en une semaine. Quelqu'un qui a 3 semaines de vacances et qui veut aller à Vancouver en Transcona cette année ne pourra pas le faire car il faut 12 semaines, si bien qu'il vaudrait mieux qu'il fasse de l'auto-stop.

Les détenteurs de laissez-passer ne peuvent pas les utiliser pour un voyage intéressant car VIA ne leur permet pas de faire des réservations. Je prétends que c'est là une conséquence du fait que le CN refuse d'assumer la responsabilité des privilégiés qu'il donne à ses employés.

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Pour les laissez-passer, il y a eu des ententes négociées entre nous-mêmes et VIA. Vous avez parlé de 50 p. 100, mais au cours de la quatrième année, ce pourcentage passe à un maximum de 65 p. 100. Bien entendu, cela vaut pour tous les détenteurs de laissez-passer. Les employés qui ont été embauchés depuis 1977 n'ont pas droit au laisser-passer.

M. Blaikie: Autrefois, vous assumiez tous les frais. Pourquoi ne pas le faire encore? Vous n'avez pas répondu à ma question sur l'utilité du laissez-passer. Si on ne peut pas réserver une couchette plus d'une semaine à l'avance, comment peut-on faire des projets de vacances pour une famille de 4 ou 5?

[Text]

I am saying this is something your employees have to go through when they deal with VIA. They are dealt with like second-class citizens. They are treated like dirt when they come up to the counter, and part of the reason is the financial disincentive for VIA to deal with passholders.

• 1555

The Chairman: Maybe I am speaking out of turn, but I am a little bit disturbed, Mr. Blaikie, that you make such blanket statements with regard to VIA Rail when VIA Rail is not here to defend itself.

Mr. Blaikie: It is the situation as I know it, Mr. Chairman, from many, many phone calls. Whenever people try to book a ticket . . .

The Chairman: Well I would suggest if that is the fact, we should have evidence to that effect, Mr. Blaikie. In any case, Dr. LeClair or Mr. Lawless.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I am not so sure what we can answer on this one. Obviously, we could pay 100 per cent of the costs and obviously that would be an increased cost to CN. Somewhere, somehow we would have to recover this elsewhere, because 100 per cent of our returned earnings are poured back to the company.

It is a question of judgment as to how much you want to put in the remuneration of the employees and how much you want to put in capital expansion. The money we would put there we either have to borrow and pay interest on, or we have to take it away from our capital expansion. It is a question of judgment. I agree this may be poor judgment on our part, but that was the decision that was taken. It is historical in the sense that passholders have never had the same full privileges as somebody who pays 100 per cent of the ticket.

I submit to you it is a question of judgment. We can argue whether it is good or bad, but that is the decision we have had in the past. You could always say this is similar to Air Canada, but I do not want to bring them in. Usually the philosophy of having a pass does not give you exactly the same privileges as somebody who pays 100 per cent of the ticket.

Mr. Blaikie: Final question, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, the other thing that concerns me about the presentation today by the president of the CNR is the sort of ominous tone of the presentation with regard not just to the Crow and the . . . You sometimes get the feeling the lay-offs and the other things are related to a form of blackmail against the Canadian people, that if we do not come around with more money for grain hauling, as the railways understand it we are going to see more and more of this kind of thing.

The thing that particularly concerned me, coming where I come from—the CN Express is just a couple of hundred yards out of my riding in the riding of the hon. member for St. Boniface—is we get the ominous feeling that if we do not come around with some more money for the Canadian National, we

[Translation]

Voilà ce à quoi se heurtent vos employés quand ils ont affaires à VIA. On les considère comme des citoyens de deuxième ordre. Ils sont considérés comme rien du tout quand ils se présentent au comptoir et je prétends que c'est à cause de l'entente financière que vous avez avec VIA.

Le président: Excusez-moi d'intervenir, monsieur Blaikie, mais je pense que vous faites des affirmations à l'emporte-pièce au sujet de VIA dont les représentants ne sont pas ici pour se défendre.

M. Blaikie: Je décris la situation telle qu'on me l'a rapportée, au cours de nombreuses conversations téléphoniques. Quand les gens essaient de faire une réservation . . .

Le président: Je pense qu'on devrait essayer de recueillir des témoignages là-dessus, monsieur Blaikie. De toute façon, la parole est à M. LeClair ou à M. Lawless.

M. LeClair: Monsieur le président, je ne sais pas quoi répondre là-dessus. De toute évidence, nous pourrions rembourser la totalité des coûts, mais évidemment cela grossirait les coûts du CN. Il faudrait donc les recouvrir quelque part, car la totalité de nos recettes est réinvestie.

Il faut donc décider quelle somme ira à la rémunération des employés et quelle somme servira à l'immobilisation. Nous avons le choix entre emprunter, en versant des intérêts, ou réduire nos dépenses d'immobilisation. C'est une question de jugement. Peut-être que nous avons fait preuve de mauvais jugement, mais c'est la décision qui a été prise. De toute façon, dans le passé, les détenteurs de laissez-passer n'ont jamais bénéficié des mêmes priviléges que les passagers qui paient la totalité du tarif.

C'est une question de jugement, je le répète. On peut épiloguer là-dessus, mais c'est une décision que nous avons prise dans le passé. Notre situation est semblable à celle d'Air Canada, mais je ne ferai pas de comparaison. Le laissez-passer ne vous donne pas exactement les mêmes priviléges que quelqu'un qui verse la totalité du passage.

M. Blaikie: Une dernière question, monsieur le président.

Le président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'ai été frappé du ton inquiétant de l'exposé du président du CN quand il a parlé non seulement des tarifs du Nid-de-Corbeau mais aussi . . . On a l'impression que les mises à pied et les autres mesures constituent une sorte de chantage à l'intention de la population canadienne qui, si elle ne fournit pas les fonds nécessaires pour le transport des céréales, souffrira davantage.

Les voies ferrées du CN passent à quelques centaines de mètres de ma circonscription, dans la circonscription du député de Saint-Boniface. Nous avons ce sentiment inquiétant que si le CN n'obtient pas plus de crédits, il y aura fermeture de ses installations à Winnipeg et ailleurs.

[Texte]

are going to see the shutdown of the express operations in Winnipeg and elsewhere.

I would like to see the Canadian National Railways have more capital funds and more ability to do things than they do now. On the other hand, I am not in favour of this kind of . . . I know you say in your presentation it is not really a threat, but it certainly sounds ominous. I hope that is not the strategy being employed by the railway.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I feel very strongly about this. This was not the intent; if that is the message, then we have given you the wrong message. We are not engaging in any blackmail whatsoever, and if that is the message then we may have to change our philosophy. Our philosophy was to come to you and tell you things as they were. If you can challenge any of the figures, fine. If you can challenge any of the facts we have stated, fine. But there was no motive implied; there was no judgment implied.

We are trying to be realistic. I think we are choosing to tell you what we think will happen in the next few years if there is no resolution to these. We could have taken the other route—which I am sure is not implied or suggested—but we could have taken the other route of not mentioning why, and yet find ourselves within a year or two having to come to you and say we need recapitalization.

We are saying now—and we are putting our figures on the table for anybody to see and to verify—that this is the situation as we see it. If we are giving the message of blackmail, my apologies. That is definitely not what we are trying to do.

• 1600

The Chairman: I just might say, Dr. LeClair, and I am speaking as a member of the committee, not as chairman—that I did not get that impression. I want to tell you as well that from my point of view you should not change your approach. We want the facts, as a committee, I believe, and to do anything else would, I am sure, get you into serious difficulty with the committee.

Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: If I might just reply to your reply to the president's reply to me: The facts are never just the facts, the facts are always presented within a certain framework and within a certain interpretation. I am certainly not saying to the President of the CNR that they ought not to come to us and tell us how they see it. What I am saying is that words like "being realistic" and "telling the facts" are all matters of judgment, in the final analysis. We could have a legitimate debate about what it means to be realistic: Realistic in the short term? Realistic in the long term? Is it realistic to leave equipment unrepaired that we are going to need if you get your double track and you start moving all these resources in the west? Is that realistic in the long run? I think the word

[Traduction]

Je voudrais bien que le CN dispose de tout le capital voulu pour accomplir sa tâche actuelle. D'autre part, je suis contre . . . Vous dites dans votre exposé que ce n'est pas vraiment une menace mais c'est certainement inquiétant. J'espére que ce n'est pas là une stratégie de la part de la société.

Le président: Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, cette question me tient à cœur. Nous n'avions pas l'intention d'inquiéter. Si c'est ainsi qu'on a interprété notre message, eh bien nous avons échoué. Nous ne faisons pas de chantage et si c'est comme cela qu'on interprète ce que nous disons, il nous faudra faire quelque chose. Nous voulions vous exposer les faits tels qu'ils sont. Si vous pouvez contester les chiffres que nous vous avons fournis, faites-le. De même pour les faits. Nous n'avions aucun autre motif que de vous exposer la situation et nous n'avons pas porté de jugement.

Nous essayons d'être réalistes. Nous essayons de vous faire envisager ce qui se produira d'ici quelques années si on ne résout pas ce problème. Nous aurions certainement pu choisir de ne pas vous fournir des explications, mais d'ici un an, nous aurions certainement dû de toute façon venir vous dire qu'il nous fallait procéder à une recapitalisation.

Nous avons choisi de vous exposer les chiffres que vous pouvez vérifier, de vous décrire la situation telle que nous la voyons. Si vous avez interprété cela comme du chantage, excusez-nous. Ce n'est pas ce que nous essayons de faire.

Le président: Monsieur LeClair, à titre de membre du Comité, et non plus à titre de président, je tiens à vous dire que je n'ai pas eu cette impression. En outre, à mon avis, vous ne devez pas modifier votre façon de procéder. Les membres du Comité veulent connaître les choses et je suis convaincu que si vous ne les exposez pas, vous seriez la cible des critiques des membres du Comité eux-mêmes.

Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Je voudrais répondre à cela. Les faits ne sont jamais que des faits car ils sont toujours présentés dans un certain cadre, sujets à une certaine interprétation. Je ne dis pas que le président du CN a mal fait de nous exposer les faits. Quand on dit «être réalistes» et «exposer les faits», tout cela est une question de jugement, en dernière analyse. On pourrait débattre la signification du mot réaliste: réaliste à court terme? A long terme? Est-il réaliste de laisser l'équipement sans le réparer, quand il s'agit d'équipement dont on aura besoin quand il y aura dédoublement des voies et quand le trafic des ressources commencera dans l'Ouest? Est-il réaliste de procéder ainsi à long terme? Je pense qu'on ne devrait pas utiliser l'adjectif «réaliste» à tort et à travers car quand on juge

[Text]

"realistic" ought not to be thrown about loosely, because what we judge to be realistic has a lot to do with the framework within which we see things.

The Chairman: I guess it is a matter of interpretation and I think we will leave it at that. All right?

Our next questioner is Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Not gratuitously at all, Mr. President, I indeed welcome you—not that you are a stranger to these circles, you are a stranger to us, not nearly as profound and deep as the chairman of your board in political matters, but we welcome you and we look forward to several useful years. That is up to you, not us. We come and go, you are there by the graces of God—wherever He is today—forever.

The Chairman: Jean-Luc Pepin.

Mr. Forrestall: No, I do not think Jean-Luc had much to do with it, to tell you the truth.

I want to shift venue slightly. First of all, a couple of little carry-overs: When we last had you in front of us, Dr. Bandeen, in response to questions by Mr. Mazankowski on a narrow, legal point, elicited the information that we would not do very well in terms of recovery of costs incurred in connection with the collision in Vancouver at the Narrows. Costs ranged somewhere between \$11 million and \$20 million, if you were to put everything into its proper perspective—take account of the necessity of barging, using other rail services, loss of business, and so on and so forth, not to mention direct losses that were identifiable—but we probably were only going to get about \$2 million back. Has that matter been settled and has anybody taken a look at the question that, I suppose, necessarily arises from this: Is there any way we could protect ourselves against enormous cost losses arising out of accidents such as this? But, first of all, more specifically, do we know how much money we were able to recover? And have we recovered any yet?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, we were able to recover quite a bit, as a matter of fact. I am being handed here, I think, the exact figures. My recollection is that it was \$11 million that we got.

Mr. Forrestall: \$11 million . . . your cost?

Mr. LeClair: We got most of our costs eventually. We felt that we were not necessarily lucky, but we won our case on that.

Mr. Forrestall: Given Dr. Bandeen's last answer to that question, I think you are very lucky. I congratulate whoever was able to work that one out.

I had indicated to Mr. Lawless, privately, earlier this morning, that I wanted to go a bit further into CN's involvement with Intercast and with your Canadian ship holdings. I wonder, Mr. Chairman, if Dr. LeClair could indicate to us, or perhaps just to leave it in the broadest general sense, could he give us a fairly accurate indication of where we stand today in terms of CN investment in these adventures, where we stand

[Translation]

qu'une chose est réaliste, on le fait toujours dans un certain cadre.

Le président: Je pense que c'est une question d'interprétation et nous nous en tiendrons là. D'accord?

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, je tiens à vous souhaiter la bienvenue, non pas que vous soyez un étranger dans nos milieux. Je vous souhaitez la bienvenue et je me réjouis de travailler avec vous pendant plusieurs années. Il n'en tient qu'à vous. Quant à nous, nous allons et nous venons, mais vous êtes plus permanent, grâce à Dieu, même si on ne sait pas où il est de nos jours.

Le président: Chez Jean-Luc Pepin.

M. Forrestall: Non, je ne pense pas que Jean-Luc ait quoi que ce soit à voir là-dedans.

Je voudrais changer de cap. Tout d'abord, quelques questions que je reprends de la dernière séance. Quand vous êtes venus la dernière fois, monsieur Bandeen, en réponse à des questions de M. Mazankowski sur une question juridique, a laissé entendre que nous n'allions pas recouvrer les coûts par suite de la collision de Vancouver. Il s'agit d'une somme entre 11 et 20 millions de dollars, si on tient compte de tous les détails, c'est-à-dire la nécessité d'avoir recours à des chalands, d'utiliser d'autres services ferroviaires, les pertes sèches, et cetera, sans oublier les pertes directes. Il a laissé entendre que l'on ne pourrait recouvrir que 2 millions de dollars. Est-ce que cette question a été résolue? Est-ce qu'on a réfléchi au fait qu'il est impératif que nous nous protégions contre ce genre de pertes en cas d'accident? Avant tout, sait-on précisément quelle somme on a pu recouvrir? A-t-elle été recouvrée?

M. LeClair: Monsieur le président, nous avons pu recouvrir une bonne portion de cette somme. On vient de me donner les chiffres exacts. Si je me souviens bien, nous avons reçu 11 millions de dollars.

M. Forrestall: Vous voulez dire tous les coûts, 11 millions de dollars?

M. LeClair: Pratiquement. Nous n'avons pas eu beaucoup de chance, mais nous avons gagné notre cause.

M. Forrestall: A en juger d'après la réponse de M. Bandeen, je pense que vous avez eu pas mal de chance. Je félicite l'artisan dans ce cas-là.

J'ai dit à M. Lawless, plus tôt ce matin, que je voulais aborder la question de la participation du CN dans Intercast et dans les chantiers maritimes canadiens. Monsieur le président, M. LeClair pourrait-il nous dire en termes généraux, où en sont les investissements du CN dans ces entreprises, où nous en sommes pour ce qui est des droits dont sont assortis certains investissements, où en sont les six bâtiments, bref, pourrait-il

[Texte]

with respect to exercising certain rights that we have that attach to a form of investment, what the status of the six ships is—a general overall picture? Then, in a more specific way, I would like to ask him to cast his mind back to the hearings in the United States and the allegations against Cast and to ask a question or two in that regard. But, first, if we could have some update as to where we stand with Intercast and its associated Eurocanadian Shipholdings, I would appreciate it.

• 1605

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think, rather than my giving you some of the generalities—that is one subject where I was intimately concerned—I might ask Mr. Franklin, who has been, in the last two months, the CN representative to these meetings overseas, perhaps to try to answer as many as possible of the questions on those things that we feel you would like to know. Some of this may be proprietary, in the sense that Cast is a private company—we are 18 per cent. We are mindful of that, but we will try to tell you as much as we know on the situation as it stands now.

Perhaps I could ask Mr. Franklin.

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. R. C. Franklin (Senior Corporate Vice-President, Canadian National Railways): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Forrestall, I think the difficulties of Eurocanadian were well reported in the press toward the end of last year. Going back just a bit, on the strength of their very good outlook on the future around December 1980, they engaged in a very large shipbuilding program—six con bulkers, I think, to which you have already referred, and three bulk carriers as well. Those ships carried a financing of roughly \$360 million, as I recall—a very large sum of money. When the economy turned down and interest rates rose, of course, their cash flow got pinched and that was really the cause of their serious financial difficulties.

As a result of some intense negotiations involving ourselves and the banks and others, a rescheduling of that debt, or the sale of assets and lease-back or, indeed, just the sale of assets outright, seems to have met the financial problems of Eurocanadian at least for the immediate time. This rescheduling and sale of assets and lease-back, et cetera, have all been agreed to in principle, with the exception of the rescheduling of debt on the three bulk carriers. That has yet to be worked out with the Korean shipyards, indeed those negotiations are continuing between Eurocanadian and the Korean shipyards today.

You asked about the state of the six con bulkers. Three of those ships were being built in Yugoslavia. They have been taken delivery of, I believe, or if not all of them at least two of them, and will be owned by Eurocanadian and put into the trade as they are delivered. Three of the other ships were being built in Korea and they are part of the rescheduling program I

[Traduction]

nous donner un tableau d'ensemble? Ensuite, d'une manière plus précise, j'aimerais qu'il essaie de se souvenir des audiences aux États-Unis et des allégations portées contre Cast et lui poser une ou deux questions à cet égard. Cependant, premièrement, si nous pouvions avoir les derniers renseignements sur la situation avec Intercast et son associé Eurocanadian Shipholdings, je lui en serais reconnaissant.

M. LeClair: Monsieur le président, plutôt que de vous faire un rappelé historique—c'est une question à laquelle j'ai été intimement mêlé—je pourrais demander à M. Franklin, qui, au cours des deux derniers mois, a représenté le CN au cours de ces réunions outre-mer, d'essayer de répondre au maximum de questions qui pourraient vous intéresser. Nous ne pourrons peut-être pas répondre à toutes dans la mesure où Cast est une compagnie privée, nous n'y participons qu'à 18 p. 100. Sous cette réserve, nous essaierons de vous en dire le maximum sur la situation actuelle.

Monsieur Franklin.

Le président: Monsieur Franklin.

M. R.C. Franklin (premier vice-président, Affaires générales, Chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur le président. Monsieur Forrestall, je crois que les difficultés de Eurocanadian ont fait l'objet d'articles nombreux dans la presse à la fin de l'année dernière. Pour remonter un peu dans le temps, les perspectives semblent excellentes aux environs de décembre 1980, ils se sont lancés dans un très grand programme de construction navale... six porte-conteneurs, je crois, dont vous avez déjà parlé, ainsi que trois bâtiments pour le transport en vrac. Le crédit pour ces bâtiments était d'environ 360 millions de dollars, si je me souviens bien, une somme d'argent importante. Lorsque l'économie a connu un ralentissement et que les taux d'intérêt ont augmenté, bien entendu, ils ont eu des problèmes de trésorerie qui ont été à l'origine de leurs difficultés financières graves.

A la suite d'intenses négociations auxquelles nous avons participé avec les banques et d'autres institutions financières, un rééchelonnement du crédit, ou la vente d'actifs et d'équipements en location-vente ou, d'ailleurs, la simple vente immédiate d'actifs, semblent avoir réglé les problèmes financiers de Eurocanadian tout du moins dans l'immédiat. Ce rééchelonnement et cette vente d'actifs et d'équipements en location-vente, et caetera, ont été approuvés en principe, à l'exception du rééchelonnement du financement pour les trois bâtiments de transport en vrac. Les négociations entre Eurocanadian et les chantiers coréens ne sont pas terminées et se poursuivent encore aujourd'hui.

Vous avez posé une question au sujet des six porte-conteneurs. Trois de ces bâtiments étaient construits en Yougoslavie. Livraison de ces bâtiments a été prise, je crois, ou du moins pour deux d'entre eux, et deviendront la propriété de Eurocanadian et seront utilisés dès leur livraison. Trois des autres bâtiments étaient construits en Corée et ils entrent dans

[Text]

mentioned. They will be purchased by the Royal Bank and leased back to Eurocanadian as they come on stream. I do not believe they have taken delivery of any of those three ships yet, but are due to this year.

Mr. Forrestall: Specifically, Mr. Chairman, how much money does Canadian National Railways now have involved in this adventure?

Mr. Franklin: Canadian National, beginning in 1975 with an approximately \$12 million investment, followed that with investments in 1980, so that the total investment in Eurocanadian, up until this rescheduling took place, was approximately \$62 million Canadian.

This does not take into account any dividends we might have received in the meantime, that is just our investment in the co-operative.

• 1610

Our part of the rescheduling of this debt that I mentioned earlier, which was in total rescheduled in the order of \$350 million to \$400 million, our portion of that, was to purchase the assets of the Cast Terminal Limited and to lease those assets back to Eurocanadian. Those assets were purchased at a price of \$10 million U.S. They have a market value, by outside appraisal, of about \$10.6 million U.S. They were being leased back to Eurocanadian over a relatively short period of time, I believe it is 10 years—I am not sure—at the then going interest rate.

Mr. Forrestall: That, then, is the total package. How would you describe to this committee Canadian National's "management"? How do you manage and protect, with respect to the day-to-day operations of this outfit, the investment of \$62 million Canadian?

Mr. Franklin: We are not part of the management of that organization, we are the minority shareholder. With our \$12 million, originally, we purchased 18 per cent of Eurocanadian and 18 per cent of Intercast as well, a sister holding company. The other shareholders hold 61 per cent and 21 per cent respectively, so we are the minority shareholder.

We protect our investment by a membership on the board of directors of those two companies and overseeing the direction, rather than the management, of the company.

Mr. Forrestall: That, then, is through the board?

Mr. Franklin: Yes, that is correct. And also—

Mr. Forrestall: How many members do we have on their board?

Mr. Franklin: We have, at the moment, one member on the board. As part of the rescheduling of the debt that we had, Canadian National will be entitled to two positions on the board.

Mr. Forrestall: Out of?

Mr. Franklin: Seven, I believe there are, on Eurocanadian.

[Translation]

le programme de rééchelonnement dont j'ai parlé. Ils seront achetés par la Banque royale et loués à Eurocanadian dès qu'ils seront prêts. Je ne crois pas qu'ils aient encore pris livraison de ces trois bateaux, mais c'est pour cette année.

Mr. Forrestall: Monsieur le président, quelle est exactement la participation financière des Chemins de fer nationaux dans cette aventure?

Mr. Franklin: En 1975, le Canadien National a investi environ 12 millions de dollars, puis réinvesti en 1980, pour un total jusqu'à ce rééchelonnement, d'environ 62 millions de dollars canadiens.

Cela ne prend pas en compte les dividendes que nous aurions pu percevoir entre-temps, il s'agit simplement de notre participation dans cette coopérative.

Notre part dans le rééchelonnement de cette dette dont j'ai parlé plus tôt, qui correspond à un rééchelonnement total de 350 à 400 millions de dollars, était d'acheter l'actif de Cast Terminal Limited et de louer cet actif à Eurocanadian. Cet actif a été acheté pour 10 millions de dollars américains. Il a une valeur marchande, selon les calculs d'un évaluateur indépendant, d'environ 10.6 millions de dollars américains. Il a été loué à Eurocanadian pour une période de temps relativement courte, je crois qu'il s'agit de 10 ans, je ne suis pas sûr—au taux d'intérêt d'alors.

Mr. Forrestall: C'est donc la situation actuelle. Comment décririez-vous la gestion du Canadien National? Comment gérez-vous et protégez-vous, dans les opérations quotidiennes de cette entreprise, cet investissement de 62 millions de dollars canadiens?

Mr. Franklin: Nous ne faisons pas partie de la direction de cet organisme, nous sommes actionnaires minoritaires. Avec n° 12 millions de dollars, au départ, nous avons acheté 18 p. 100 de Eurocanadian et également 18 p. 100 de Intercast, compagnie affiliée. Les autres actionnaires détiennent 61 p. 100 et 21 p. 100 respectivement, nous sommes donc actionnaires minoritaires.

Nous protégeons notre investissement en siégeant au conseil d'administration de ces deux compagnies et en supervisant l'exécutif, plutôt que l'administration, de cette compagnie.

Mr. Forrestall: Cela se fait par l'intermédiaire du conseil d'administration?

Mr. Franklin: Oui, c'est exact. Et également . . .

Mr. Forrestall: Combien avons-nous de membres à leur conseil d'administration?

Mr. Franklin: Pour le moment, nous avons un membre. Dans le cadre du rééchelonnement de la dette, le Canadien National aura droit à deux représentants au conseil d'administration.

Mr. Forrestall: Sur combien?

Mr. Franklin: Sept, je crois, à Eurocanadian.

[Texte]

Mr. Forrestall: How many other members of that board are Canadian citizens?

Mr. Franklin: We have to differentiate between Intercast and Eurocanadian. Intercast, I believe—

Mr. Forrestall: Intercast first and Eurocanadian second.

Mr. Franklin: Okay. Intercast is a Swiss company and, by law, requires a majority of Swiss citizens. I believe, on that board, there are three Canadians and the rest are Swiss. On the Eurocanadian board there are, I believe, seven members, I am not positive but I think—I am not sure, I think the majority are Canadian, but I cannot answer for sure.

Mr. LeClair: There are two that I know of, I think, from Bermuda and there will now be four Canadians—the Canadians being Mr. Narvey, Mr. Webster and the two from CN.

Mr. Forrestall: Where do we stand: At the end of last year Canadian National had to invite government to give it some direction. I presume that was done with respect to exercising certain rights that pertain to this with respect to the share structure. That was done—we understand from the press, not in any other way. Could you perhaps tell us precisely where that stands now? I am asking this as much for the record, so that if somebody wants to look it up he does not have to go all the way back over five years of hassle.

The Chairman: Mr. Franklin.

Mr. Franklin: Yes. Part of our investment of that \$62 million was in preferred shares, some of which had a conversion privilege into common. That conversion privilege expired on December 31, 1981 and Canadian National did not choose to exercise its option. That means that the preferred shares are simply that now and carry no further option for conversion.

The Chairman: Two minutes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Can we draw an inference from that? Do I conclude from that that Canadian National then feels that it protects what it considers to be a share of the market it wants and does not feel it necessary to go ahead with the ultimate purchase?

Mr. Franklin: I guess I should go on—

Mr. Forrestall: ... or exercise a control over the company in its own financial interest?

Mr. Franklin: I should go on to explain that as part of the rescheduling that I mentioned earlier Canadian National has secured an additional option, whereby in November 1985, when those preferred shares do mature, we have the right to do one of three things. One is to have the preferred shares redeemed and cash returned, to have a portion of them restructured so that instead of owning 18 per cent of the entire company we would own slightly more than 50 per cent of just the container part of the company. A third option is whereby we could convert not only those preferred shares but all the rest of our investment in the total company into 75 per cent of just the container company.

[Traduction]

M. Forrestall: Combien d'autres membres de ce conseil sont citoyens canadiens?

M. Franklin: Il faut faire la différence entre Intercast et Eurocanadian. A Intercast, je crois . . .

M. Forrestall: D'abord Intercast et ensuite Eurocanadian.

M. Franklin: D'accord. Intercast est une compagnie suisse et la loi lui impose une majorité de citoyens suisses. Je crois qu'au sein de ce conseil, il y a trois Canadiens et les autres sont Suisses. Pour Eurocanadian, je crois qu'il y a 7 membres, je ne suis pas sûr, je crois que la majorité est canadienne, mais je ne peux l'affirmer.

M. LeClair: Je crois qu'il y a deux Bermudais et 4 Canadiens—les Canadiens étant M. Narvey, M. Webster et les deux représentants du CN.

M. Forrestall: Quelle est notre position: à la fin de l'année dernière le Canadian National a dû inviter le gouvernement à intervenir. Je suppose qu'il sagissait d'exercer certains droits concernant la structure de participation. C'est ce qui a été fait—and pas autre chose, d'après la presse. Pourriez-vous nous dire avec plus de précisions quelle est la situation actuelle? Je vous le demande afin que cette réponse figure dans notre compte rendu et que quiconque s'y intéresse n'ait pas à faire le tri dans 5 ans d'histoire tumultueuse.

Le président: Monsieur Franklin.

M. Franklin: Oui. Une partie de notre investissement de 62 millions de dollars était sous forme d'actions préférentielles, dont certaines pouvaient être converties en actions communes. Ce droit de convertibilité est venu à échéance le 31 décembre 1981 et le Canadian National n'a pas choisi d'exercer son option. Cela signifie que ses actions préférentielles ne sont plus que des actions préférentielles et n'offrent plus la possibilité d'être converties.

Le président: Encore deux minutes, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Pouvons-nous en déduire quelque chose? Puis-je en conclure que le Canadian National estime qu'il protège ce qu'il considère être une action sur le marché qu'il veut et n'estime pas nécessaire de conclure l'achat final?

M. Franklin: Je crois que je devrais . . .

M. Forrestall: ... ou exercer un contrôle sur cette compagnie dans son propre intérêt financier?

M. Franklin: Je devrais expliquer que dans le cadre du rééchelonnement dont j'ai parlé plus tôt, le Canadian National a obtenu une option supplémentaire selon laquelle en novembre 1985, lorsque ses actions préférentielles parviendront à échéance, il aura le choix entre trois options. Premièrement, encaisser la valeur de ces actions préférentielles, deuxièmement en restructurer une partie si bien qu'au lieu d'une participation de 18 p. 100 sur toute la compagnie, notre participation dépasserait légèrement 50 p. 100 pour la seule partie conteneur de la compagnie. Troisièmement, nous pourrions convertir non seulement ces actions préférentielles mais tout notre investissement pour l'ensemble de la compagnie et

[Text]

[Translation]

devenir participants à 75 p. 100 pour la partie conteneur de la compagnie.

• 1615

Mr. Forrestall: In the more or less 30 seconds left to me in the first round can you tell me the state of your investment in Halifax Industries Limited, Halterm and Autoport, and something about Lakespan—is it dead or can it be revived?

Mr. LeClair: Mr. Lawless will deal with the first three and Mr. Armstrong will deal with Lakespan which is not dead, but dying.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, in connection with Autoport, as you know, we are the 100 per cent owner. I am happy to say that it is a very healthy company, working very well, and business is good. Perhaps it is because of the Iraqi taxis we have down there, I do not know. But we have had them there for many, many months and they are all creating storage and revenue for us so we are very happy about that.

As you know, we are a one-third owner of the other company, Halterm, and it continues to be a prosperous company at the moment. We are unfortunately feeling the effects of the loss of Dart, as they are moving from Halifax to Montreal. However, it is a pretty well established company and still is on a profitable basis. We expect to continue the efficiencies there, hopefully enticing more customers to come into Halifax via Halterm.

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. C.F. Armstrong (President, CN Holdings): Mr. Chairman, Mr. Forrestall, our status in Halifax Industries is as a 50 per cent owner, as you are aware, with Halco. Was there some other point you wished, sir?

Mr. Forrestall: I just wanted to know whether you are surviving.

Mr. Armstrong: Not well. Barely, would be a suitable word. The company recorded an overall net loss of 3.5 in the year we are speaking of, although it made a profit on the ship-repair work. The deficit was incurred as a result of their venture into shipbuilding. Two of those vessels, I understand, have been delivered and the third one is to be delivered. Those are valued at some \$27 million, and there was a loss on the first two of \$6.3 million. So there was a loss incurred in the construction venture. The balance of the operation on the ship-repair yard itself is considered a money-maker.

On the Lake Span Marine, that one is being brought to a close. Service was inaugurated in the fall of 1981 in a joint venture with Rideau. The vessel went into service just as the downturn in the economy, and particularly its impact on trucking, hit Ontario. The traffic started to appear very slowly and by the end of the year it became clear that 1982 would have to be operated at a loss.

M. Forrestall: Dans les 30 secondes environ qui me restent pour ce premier tour, pouvez-vous me dire où en sont vos investissements dans *Halifax Industries Limited*, Halterm et Autoport, et quelque chose au sujet de Lakespan—ce projet est-il bel et bien mort ou peut-il être ressuscité?

M. LeClair: M. Lawless répondra aux trois premières questions et M. Armstrong vous parlera de Lakespan qui n'est pas mort, mais agonisant.

M. Lawless: Monsieur le président, pour ce qui est d'Autoport, comme vous le savez, notre participation est de 100 p. 100. J'ai le plaisir de vous dire que c'est une compagnie très vigoureuse, qui marche très bien et dont les activités sont bonnes. C'est peut-être à cause des taxis iraquien, à cet endroit, je ne sais pas. Cela fait des mois que nous les avons en entrepôt, et c'est une source de revenu dont nous ne nous plaignons pas.

Comme vous le savez, pour Halterm, notre participation est d'un tiers, et pour le moment cette compagnie continue à être prospère. Malheureusement, nous ressentons de la perte de Dart, qui part d'Halifax pour Montréal. Cependant, c'est une compagnie assez bien établie et qui continue à être rentable. Nous comptons poursuivre dans l'efficacité, nous espérons inciter plus de clients à venir à Halifax en passant par Halterm.

Le président: Monsieur Armstrong.

M. C.F. Armstrong (président, Entreprise CN): Monsieur Forrestall, comme vous le savez, notre participation à *Halifax Industries* est de 50 p. 100, avec Halco. Y a-t-il autre chose que vous souhaitez savoir, monsieur?

M. Forrestall: Je me demandais simplement si vous surviviez.

M. Armstrong: Pas très bien. A peine, serait le mot qui convient. La compagnie a enregistré une perte globale nette de 3.5 pour l'année dont nous parlons, bien qu'elle ait fait un profit dans ses chantiers de réparation. C'est de s'être engagé dans la construction navale qui a entraîné ce déficit. Sauf erreur, deux de ses bâtiments ont été livrés et le troisième doit l'être. Ils sont évalués à environ 27 millions de dollars, et la perte sur les deux premiers a été de 6.3 millions de dollars. La construction navale a donc entraîné une perte. Pour sa part, le chantier de réparation est considéré comme rentable.

Lake Span Marine va être fermé. Ce service avait été inauguré à l'automne de 1981, il s'agissait d'une entreprise commune avec Rideau. Le bâtiment est entré en service juste au moment où l'économie s'est mise à ralentir, et tout particulièrement au moment de son impact sur le camionnage en Ontario. Le trafic a commencé à fortement ralentir et à la fin de l'année il est devenu évident qu'en 1982 ce service fonctionnerait à perte.

[Texte]

At that stage our discussions with the Ontario government indicated their interest. They have supported the concept quite visibly because of two provincial objectives. One was, with the rising cost of fuel, to develop the trans-lake concept. Secondly, they were worried about congestion on the Queen Elizabeth Way in the traditional gateways around the lake and so decided that they would like to venture. They offered us \$1 million—no strings attached, a straight operating subsidy—to keep it going for the remainder of 1982, just to complete the experiment so that it could be said for the future that it was a good idea or a bad idea.

The buildup of traffic in the periods of January, February and March was not satisfactory and reached a point that at the beginning of April it was clear that the \$1 million subvention they offered would not carry it to the end of the year, but would in fact be exhausted about mid-April.

• 1620

They also indicated at that time that with the changing economic conditions, the easing of traffic and a reversal in the fuel prices because of world spot prices, they no longer had any interest or any justification, at least, for continuing to support the project. Based on that, we forecast a further loss of approximately \$1 million or \$1.5 million for the year. It was our decision that further investment in the venture would not be justified. Service was suspended on April 25, 1982.

We endeavoured to reach an agreement with our partners on a formal windup. The windup required the full approval of the shareholders. Our partners refused to give the consent necessary for an orderly windup. We therefore indicated that we would let the operation go bankrupt.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. Dr. LeClair and gentlemen, I too want to express my appreciation for your being able to come here, and I hope to elicit some answers from you. I will try to be quite brief.

I want to deal first if I may, Mr. Chairman, with a brief—and I emphasize brief—followup to the questions by Mr. MacLellan this morning. Without getting into the business considerations involved, with whether or not you have a contract or do not have a contract or whether you should or should not buy rails from Sydney Steel on a business proposition, I would like to ask you if you have received the kind of direct order or instructions, which you indicated you would follow, from the government. Has the Minister of Transport, in effect, told you that for reasons of regional development or other responsibilities the government felt it had to this other Crown corporation you should in fact arrange to purchase x number of rails? Has any such direction been given to you at this point?

[Traduction]

Au cours de nos discussions, le gouvernement de l'Ontario a indiqué son intérêt. Il appuyait ce concept de manière évidente à cause de deux objectifs provinciaux. Premièrement, compte tenu de l'augmentation du coût des carburants, pour développer le concept du transport par lac. Deuxièmement, la congestion du *Queen Elizabeth Way*, la porte traditionnelle du lac, les inquiétait et ils ont donc décidé que l'aventure les intéressait. Ils nous ont offert un million de dollars—sans condition, une véritable subvention de fonctionnement—pour son maintien pendant le restant de 1982, simplement pour terminer l'expérience et pour pouvoir déterminer si c'était une bonne ou une mauvaise idée.

L'augmentation de trafic en janvier, février et mars n'était pas satisfaisante et a atteint un tel point qu'au début d'avril il est devenu clair que la subvention d'un million de dollars qu'ils nous avaient offerte ne nous permettrait pas d'aller jusqu'à la fin de l'année, mais serait en fait complètement engloutie à la mi-avril.

A l'époque avec la conjoncture changeante, la circulation diminuait et un renversement dans les prix du carburant à cause des prix 'spot' mondiaux, il ny avait plus d'intérêt ni de justification, à tout le moins, pour continuer d'appuyer le projet. Nous fondant là-dessus, nous avons prévu des pertes supplémentaires d'environ 1 ou 1.5 million de dollars pour l'année. Nous avons décidé que nous ne pouvions justifier de continuer d'investir dans ce projet. Le service a été suspendu le 25 avril 1982.

Nous avons essayé de nous entendre avec nos associés pour liquider officiellement l'affaire. La liquidation des biens ne pouvait se faire qu'avec le plein assentiment des actionnaires. Nos associés ont refusé de donner l'assentiment nécessaire pour une liquidation en bonne et due forme. Nous avons donc fait comprendre que nous laisserions l'organisme faire banqueroute.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président. Le docteur LeClair et vous aussi, messieurs, je veux vous remercier d'être venus ici et j'espère bien que vous donnerez certaines réponses à mes questions. Je vais essayer d'être bref.

Tout d'abord, monsieur le président, j'aimerais poursuivre, très brièvement, je le signale, les questions posées par M. MacLellan ce matin. Sans entrer dans toutes les considérations commerciales que cela suppose, à savoir si vous avez ou non un contrat ou si vous devriez ou non acheter des rails de *Sydney Steel* commercialement, j'aimerais vous demander si le gouvernement vous a donné des ordres ou instructions directs pour vous dire ce qu'il fallait faire. Le ministre des Transports vous a-t-il fait savoir que pour des raisons d'expansion économique régionale ou pour se décharger d'autres responsabilités, que le gouvernement croyait avoir envers cette autre société de la Couronne, vous devriez vous organiser pour acheter un nombre de rails? Avez-vous jusqu'ici reçu un ordre direct à de telles fins?

[Text]

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the answer is unequivocally no. Up to today we have had no instructions or directives from the government on this matter.

Mr. MacKay: Thank you, sir. Is there then an understanding that, in effect—and I am not being pejorative when I say this—that the decision as to the advisability or not of purchasing any quantity of any sort of rails has at this point been left as a business decision only with your corporation?

Mr. LeClair: Up to now, that is correct.

Mr. MacKay: Thank you, sir. Mr. Chairman, I would like to ask about another matter involved in the recapitalization of 1977. I may be mistaken here, but as Dr. LeClair will know, when CN was set up in 1919, taking into account the requirement for a national rail system based on the bankrupt operations of the Canadian Northern and the existing government railways operations, there was initially a lot of debt and the system and its assets, under the Canadian National Railways Act, were held in trust by the Minister of Finance. My question is this: in the latest recapitalization of 1977, about one million shares appeared to have been issued, I believe, and I believe that they have been issued in the name of the Minister of Transport. If that is so, I wonder about Section 4 of the CNR Act, which seems to require that the shares be held in trust by the Minister of Finance. Is there an order in council authorizing this apparent change in policy?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Cooper is the Vice-President and Secretary and he is au fait with all of the history, and more specifically, the holding of shares of Canadian national and Canadian government railways and so forth. So, with your permission, I would like him to answer the question.

The Chairman: Mr. Cooper.

Mr. G.M. Cooper (Vice-President and Secretary, Canadian National Railways): Mr. Chairman, Mr. MacKay, as a result of the 1977 recap, there were no additional shares issued, none. Since that date there have been additional shares issued, related to investment or equity put into CN Marine, through the CN Railway Company by the Government of Canada, in respect of which additional shares have been issued. By virtue of the order-in-council, approving that arrangement, those shares have been issued to the Minister of Transport.

Mr. MacKay: So, in effect, Mr. Chairman, this is a slight departure, because of different circumstances, from the old requirement that they be in the

Mr. Cooper: Well, the old requirement as I remember it was they would be held in the name of the Minister of Finance, unless

[Translation]

M. LeClair: Monsieur le président, la réponse est un non sans équivoque. Jusqu'à ce jour, le gouvernement ne nous a donné ni instruction ni directive à ce sujet.

M. MacKay: Merci, monsieur. Je n'entends pas que mes propos soient pris dans un sens péjoratif, mais s'est-on entendu que la décision quant à l'opportunité d'acheter ou non une certaine quantité de rails sera une décision commerciale seulement pour ce qui est de votre société?

M. LeClair: Jusqu'à maintenant, c'est exact.

M. MacKay: Merci, monsieur. Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question concernant la recapitalisation de 1977. Je me trompe peut-être, mais comme le sait M. LeClair, quand le CN a été créé en 1919, comme il fallait un système ferroviaire national créé à partir de la banqueroute de la *Canadian Northern* et les autres systèmes ferroviaires qui appartenaient déjà au gouvernement, au départ il y avait énormément de dettes et le système entier et ses actifs, en vertu de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, étaient détenus en fidéicommis par le ministre des Finances. Voici donc ma question: lors de la dernière révision de capital en 1977, je crois qu'on a émis environ 1 million d'actions et il me semble qu'elles ont été émises au nom du ministre des Transports. Si tel est le cas, je me pose certaines questions sur l'article 4 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, qui semble prévoir que les actions seront détenues en fidéicommis par le ministre des Finances. Y a-t-il un décret du conseil autorisant cette modification apparente à la politique?

M. LeClair: Monsieur le président, M. Cooper est le vice-président et secrétaire; il est au fait de toute l'histoire et, plus précisément, de toute cette question de détenteur d'actions du Canadien National, des Chemins de fer Nationaux du Canada et tout le reste. Avec votre permission, je lui demanderai de répondre à votre question.

Le président: Monsieur Cooper.

M. G.M. Cooper (vice-président et secrétaire, Chemins de fer Nationaux du Canada): Monsieur le président, monsieur MacKay, pour ce qui est de la révision de capitalisation de 1977, on n'a émis aucune autre action supplémentaire. Depuis cette date, on a émis des actions supplémentaires, question d'investissement ou d'avoir des actionnaires pour la *CN Marine*, et cela s'est fait par le truchement des Chemins de fer Nationaux du Canada pour le Gouvernement du Canada et des actions additionnelles ont été émises. Par décret en conseil, approuvant cet arrangement, ces actions ont été émises au ministre des Transports.

M. MacKay: Donc, monsieur le président, il sagit d'une petite différence, à cause de circonstances qui ont changé, d'une modification de l'ancienne exigence selon laquelle elles doivent être . . .

M. Cooper: Enfin, si ma mémoire est bonne, on exigeait anciennement qu'elles soient détenues ou non du ministre des Finances, à moins . . .

[Texte]

• 1625

Mr. MacKay: Thank you, sir. I am getting good answers, Mr. Chairman, and I appreciate this very much.

The last point I want to deal with—and it may take me a little longer to put it on the record—has to do with the circumstances of the so-called double payment, and I have read with some interest the meeting of the Public Accounts committee.

I think I can get it on the record and ask my questions, but, Mr. Chairman, if there is not time for Dr. LeClair to reply, I can get the information later. However, in December 1977, when the federal government decided to refinance the CN, as I understand it, it was decided that all of the preferred shares, plus some additional \$808 million, would be converted into common shares and MOT would not reimburse any more deficits to CN. At the same time CN had an accumulation of roughly \$150 million in uncollected Canadian Transport Commission subsidies. Then CN continued to claim these subsidies from the CTC, and to date the CTC has paid about \$53 million and this was treated as revenue in CN's books.

Now those claims have been carried on in an accrual basis prior to 1977 and they would have had the effect of reducing the CN deficit for those years with the result that MOT would have paid \$150 million less in their payment of annual deficits. But because MOT did not do this, CN seems to have been paid twice.

As of December 31, 1977, some \$150 million of the CTC subsidy had not been paid by the CTC. Since January 1978 CTC had paid \$53 million of these claims, leaving \$97 million outstanding of which, in a letter to CN in July 1981, CTC refused further payment because it constituted a double payment since MOT, under its recapitalization bill, had already paid CN for this amount. I understand, Mr. Chairman, Dr. LeClair and gentlemen, that the CN disagrees about the double-payment concept, although negotiations are underway. The Auditor General and MOT agree that this was a double payment.

Coming to the point, during committee hearings on CN recapitalization back some years ago—and I have the committee reports—Don Mazankowski, the hon. member for Vegreville, asks if there were any changes, significant or otherwise, in the accounting methods of CN in 1976 and 1977 vis-à-vis the period prior to those periods. At that time Dr. Bandeen replied, no.

One question I have is: since the CN officials knew that they had not accrued some \$190 of CTC claims, how could they have not conceded or admitted that this did not constitute a major or otherwise change in accounting methods?

[Traduction]

M. MacKay: Merci monsieur. On me donne de bonnes réponses, monsieur le président, je l'apprécie beaucoup.

La dernière chose que je voudrais soulever—et cela prendra peut-être un peu plus de temps à consigner au compte rendu—a trait aux circonstances qui accompagnent le présumé double paiement. Je lis avec intérêt le compte rendu de la séance du comité des Comptes publics.

J'aimerais tout d'abord le consigner au compte rendu et poser ma question, mais si M. LeClair n'a pas le temps de me répondre maintenant, monsieur le président, j'obtiendrai les renseignements plus tard. Cependant, en décembre 1977, lorsque le Gouvernement fédéral a décidé de refinancer le CN, il a été décidé, si j'ai bien compris, que toutes les actions privilégiées, en plus d'une somme additionnelle de 808 millions de dollars, seraient converties en actions ordinaires, et de plus, que le ministère des Transports ne rembourserait pas d'autres déficits du CN. En même temps, le CN avait accumulé quelque 150 millions de dollars en subventions non perçues par la Commission canadienne des transports. Le CN a continué à réclamer ses subventions à la commission, et à ce jour celle-ci n'a versé que 53 millions, entrés dans les livres comme des recettes du CN.

Ces réclamations ont été portées aux livres avant 1977 et elles auraient eu pour effet de réduire le déficit du CN pendant ces années-là avec le résultat que le ministère des Transports aurait versé 150 millions de moins en paiements de déficit annuel. Cependant, parce que le ministère ne l'a pas fait, le CN semble avoir été payé deux fois.

Au 31 décembre 1977, 150 millions de la subvention de la CCT n'avaient pas été versés. Depuis janvier 1978, la CCT a versé 53 millions pour ses revendications, il reste donc 97 millions à payer, et dans une lettre que la CCT adressait au CN en juillet 1981, elle refusait d'effectuer d'autres paiements, parce que cela représentait un double paiement, le ministère des Transports, en vertu de son projet de loi sur le remaniement du capital, ayant déjà versé cette somme au CN. Je crois comprendre, monsieur le président, monsieur LeClair, messieurs, que le CN n'accepte pas cette notion de double paiement, bien que des négociations soient en cours. Le vérificateur général et le ministère des Transports, conviennent qu'il s'agit d'un double paiement.

Pour en venir à la question, au cours des audiences du comité sur le remaniement du capital du CN, il y a quelques années—j'ai le rapport du Comité—Don Mazankowski, député de Vegreville, demandait s'il y avait eu des changements importants ou autres dans les méthodes comptables du CN en 1976 et en 1977 comparativement à la période antérieure. M. Bandeen avait répondu que non.

Je voudrais poser cette question-ci: étant donné que les hauts fonctionnaires du CN savaient qu'ils n'avaient pas porter aux livres les 190 millions des revendications à la CCT, comment pouvaient-ils ne pas reconnaître ou admettre que ceci ne constituait pas un changement important ou autres dans les méthodes comptables?

[Text]

Secondly, during committee hearings on the CN recapitalization, on page 18-40, Dr. Bandeen was asked about expected cash savings over the next five years. He explained the cash savings as follows: decrease in government purchase of CN preferred stock, \$470 million, less five years of interest payments on the \$808 million, which was \$325 million, leaving \$145 million; estimated dividend payments over the next five years was \$65 million; estimated decrease in loans for matured securities purchase fund, \$25 million; total estimated cash savings to government, \$235 million.

My question: since CN officials knew that the claims were on hand in CTC for some \$190 million, of which CN expected to receive some \$150 million, why was this amount not shown by CN as a reduction in the cash savings to government over the next five years?

The third question: has CN received a formal request for repayment of the \$53 million? I understand the answer is yes, and I understand that there are negotiations.

My fourth question; first, the preamble. During the ongoing meetings with transport officials, during the recapitalization development, there would obviously have been a number of discussions on the makeup of the items that constitute the reported cash savings of the government. My question is: why would the CN officials not have brought up the matter of \$190 million in claims during the discussions and calculations since they knew it would affect the estimated cash savings to government over the next five years?

• 1630

Lastly, the payments of the \$53 million were apparently made during or before 1980. Therefore, using a 15 per cent rate of interest, for example, how much interest could CN have earned on this amount for two years; and secondly, has interest on the \$53 million been included in the amount owing? Mr. Chairman, I would suggest that \$53 million times 15 per cent at two years' simple interest is around \$15.9 million, or compound interest about \$17 million. I would just like some comments on these points.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think Mr. MacKay said at the beginning that perhaps we could answer this in writing rather than trying to deal with an extremely complex situation.

I think you know, sir, that we have been in the last two weeks at the public accounts committee and spent a whole

[Translation]

Deuxièmement, pendant les audiences du Comité sur le remaniement du capital du CN, on a posé à M. Bandeen à la page 18-40 une question concernant les épargnes de caisse prévues pour les cinq prochaines années. Il a expliqué ces épargnes de caisse comme suit: Une diminution des achats du gouvernement d'actions privilégiées du CN, 470 millions, moins cinq années de paiements d'intérêt sur les 808 millions, c'est-à-dire 325 millions, ce qui donne 145 millions. Les paiements de dividende prévus au cours des cinq prochaines années étaient de 65 millions, la diminution prévue en prêts pour le fonds d'achat de titres échus, 25 millions, le total des épargnes de caisse prévues pour le gouvernement étant de 235 millions de dollars.

Voici ma question: étant donné que les hauts fonctionnaires du CN savaient que la CCT avait en main les revendications pour quelque 190 millions de dollars, dont le CN s'attendait à recevoir quelque 150 millions de dollars, pourquoi le CN n'a-t-il pas indiqué cette somme comme une réduction sur les épargnes de caisse pour le gouvernement pour les cinq années suivantes?

Voici ma troisième question: Est-ce que le CN a reçu une demande officielle de remboursement des 53 millions de dollars? Je crois comprendre que oui, et qu'il y a présentement des négociations à ce sujet.

Voici ma quatrième question: premièrement le préambule. Au cours des réunions qui se sont poursuivies avec les représentants du ministère des Transports, pendant la mise en oeuvre du remaniement de capital, il y aura eu évidemment un certain nombre de discussions au sujet de la composition des postes qui forment les épargnes de caisse rapportées par le Gouvernement. Je vous demande donc: pourquoi les hauts fonctionnaires n'ont-ils pas soulevé la question des 190 millions réclamés pendant les discussions et les calculs, étant donné qu'ils savaient que cela pouvait affecter les épargnes de caisse prévues pour le gouvernement au cours des cinq années suivantes?

Finalement, les paiements de 53 millions de dollars ont apparemment été effectués pendant ou avant 1980. Par conséquent, partant d'un taux d'intérêt de 15 p. 100 par exemple, combien d'intérêt le CN a-t-il touché pour ce montant pendant deux ans, et deuxième, l'intérêt de 53 millions de dollars a-t-il été inclus dans la somme due? Monsieur le président, je prétends que 53 millions à 15 p. 100, taux d'intérêt simple pendant deux ans, donnent quelque 15.9 millions de dollars ou à un intérêt composé, 17 millions de dollars environ. J'aimerais bien entendre des commentaires à ce sujet.

Le président: M. LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je crois que M. MacKay a déclaré au début que nous pourrions peut-être répondre par écrit plutôt que d'essayer d'expliquer des situations fort complexes.

Comme vous le savez, monsieur, nous avons comparu au cours des deux dernières semaines au comité des comptes

[Texte]

morning on this issue, and I am not so sure that the members present or the participants were more informed after the whole morning than they were before.

I just would like though to say, to the best of my knowledge, that there has been no formal request for payment on the part of Transport. I am not aware of a formal request. The only formal missive that we had was from the CTC saying that they would not continue looking at these.

During the discussion in the public accounts committee, and we will present to you in writing our opening statement and perhaps elaborate in view and in light of the discussions there to try to answer your questions specifically, the questions centered on whether we had made the various departments involved at the time of recapitalization aware of the nature of these subsidies. I think we were able to prove, by putting on the table prospectuses we had sent to the Ministers of Finance and Transport at the time when this was mentioned. It was out there to be seen. So I think it is fair to say that that committee that morning established the fact that CN had made this well known, and the discussion then centred as to what was the intent of the government at the time. I will make a formal submission to this committee: We submit that the intent at that time was to establish a decent debt-equity ratio which was that of the industry. I think everybody seemed to agree that whether this had been taken into account or not, the amount of recap would have been the same—\$808 million.

At the end, I was asked specifically if we had learned something from that. And my answer was, yes, indeed. We wished at the time that the legislator had made that point clear. We had one interpretation, and apparently now we find that departments had another interpretation.

We still have to negotiate this with the Minister of Transport. We do not know yet what the final resolution of this will be. There is the \$53 million, but there is the rest as well; there is \$97 million as well, the rest of the \$150 million, which to us in these times is extremely important.

Mr. MacKay: Do I have any time, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. MacKay: How are you getting along with the Minister of National Revenue in dealing with this question?

Mr. LeClair: There was a question with the Minister of National Revenue but it was not exactly this one. It was whether we could take advantage of the capital loss allowances, and on that particular one, which was part of the question, the Minister of National Revenue, the Minister of Justice, and all the members of the committee agreed that our interpretation on this one was correct.

On the specific \$53 million and \$97 million, I am not so sure to what extent at this time we are negotiating anything with

[Traduction]

publics et nous avons passé tout un avant-midi sur cette question. Je ne suis pas certain que les membres présents ou les participants étaient mieux informés après qu'avant.

Je voudrais vous dire cependant, il n'y a pas eu, autant que je sache, de demande officielle de paiement de la part du ministère du Transport. Je n'en connais pas. La seule missive officielle que nous ayons reçue est celle de la société qui soulignait qu'elle ne voulait plus continuer à s'occuper de cette question.

Au cours des discussions au comité des comptes publics, et je veux vous le soumettre par écrit, notre déclaration d'ouverture et nous vous donnons peut-être plus de détails concernant nos vues, à la lumière des discussions qui ont eu lieu afin de répondre à vos questions de façon précise. Dans les questions soulevées, on cherchait surtout à savoir que nous avions informé les divers ministères impliqués au moment du remaniement de capital de la nature de ces subventions. Nous avons pu le prouver, en déposant les prospectus que nous avions envoyés aux ministres des Finances et des Transports à l'époque où il en était question. Ce document était à la vue de tous. Par conséquent, il est juste de déclarer que le comité ce matin là a établi le fait que le CN en avait vraiment fait état et les discussions ont porté sur ce que le gouvernement avait l'intention de faire. Je présenterai un mémoire officiel à ce comité: nous prétendons que l'intention à cette époque était d'établir qu'il y avait un rapport décent dette-capital action, qui était bien celui de l'industrie. Je crois que tous semblaient convenir que, compte tenu ou non de ceci, le montant de recapitalisation aurait été le même—808 millions de dollars.

On m'a demandé à la fin, de façon précise, si nous avions appris quelque chose. J'ai répondu que oui, vraiment. Nous avions voulu à l'époque que le législateur s'exprime de façon claire. Nous avions une interprétation, et nous nous rendons compte maintenant que les ministères en ont une autre.

Il nous faut continuer à négocier cette question avec le ministère des Transports. Nous ne savons pas encore ce que sera la résolution finale. Il y a la somme de 53 millions de dollars, mais il y a le reste également, 97 millions, le reste des 150 millions, sommes qui pour nous sont présentement extrêmement importantes.

Mr. MacKay: Reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le président: Oui.

Mr. MacKay: Comment vous arrangez-vous avec le ministère du Revenu national pour traiter de cette question?

Mr. LeClair: Nous avons traité d'une question avec le ministre du Revenu national, mais il ne s'agit pas uniquement de celle-ci. Il s'agissait de savoir si nous pouvions profiter des allocations pour perte de capital, et à ce sujet, qui faisait partie de la question, le ministre du Revenu national, le ministre de la Justice et tous les membres du comité ont convenu que notre interprétation à ce sujet était exacte.

Pour ce qui est des 53 millions de dollars et des 97 millions de dollars, je ne suis pas sûr dans quelle mesure à ce

[Text]

the Minister of Revenue, but Mr. Franklin of Finance perhaps could enlighten us on this.

I would add, Mr. Chairman, that that particular problem has been extremely difficult, because none of the participants were there at the time except one person, and that person is here, Mr. Thomas, who was the comptroller of CN at the time and is still the comptroller. So Mr. Thomas is the link between what was happening at the time and now.

More specifically on the tax question, Mr. Franklin.

• 1635

Mr. Franklin: I gather, Mr. MacKay, your question dealt with the tax treatment that Canadian National gave to these payments that were being made by the federal government. The Auditor General, in his original report, suggested that they were being incorrectly handled.

I think if you will glance at the transcript of the public accounts committee hearing, you will find that the Auditor General in his opening statement said that he wished to withdraw or at least to accept the fact that the income tax question had been dealt with. Indeed, that question had been put to Revenue Canada and had become a case with the Justice department, and a specific ruling was given that the accounting treatment given by Canadian National to those payments were correct.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to make a brief comment. While the people responsible who had those positions are perhaps not in their official positions, I would imagine that they would be available for questioning if the matter is pursued and if in fact the Auditor General does continue to say, as I believe he does, that this matter really should be straightened out and the moneys repaid.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, if my memory serves me correctly, an hon. member who was present at the public accounts committee is here today, and he asked that one of the players be called in. I do not know what the decision of the public accounts committee was on this. Mr. Mazankowski, you may want to comment.

Mr. Mazankowski: I have not checked with my chairman.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Dr. LeClair.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Je m'excuse, docteur LeClair, de ne pas avoir été ici ce matin; le Comité des finances siégeait et nous avions comme témoin le président de la Banque royale. Sachant que vous seriez ici cet après-midi, j'ai cru bon d'aller entendre le rapport de M. Frazee qui, lui, peut se vanter d'avoir des bénéfices énormes, malgré les temps difficiles et nonobstant les prévi-

[Translation]

moment-ci nous négocions quoi que ce soit avec le ministre du Revenu, mais M. Franklin du ministère des Finances pourrait peut-être éclairer notre lanterne.

J'ajouterai, monsieur le président, que ce problème a été extrêmement difficile, mais aucun des participants n'était présent, sauf une personne, cette personne est ici, il s'agit de M. Thomas, qui était contrôleur du CN à l'époque, il l'est toujours d'ailleurs. Par conséquent, M. Thomas représente le lien entre ce qui s'est produit à l'époque et ce qui se fait maintenant.

Au sujet de la question de taxe, je cède la parole à M. Franklin.

M. Franklin: Si je comprends bien, monsieur MacKay, votre question fait référence à la façon dont que le Canadien National a entré dans sa comptabilité ces paiements faits par le gouvernement fédéral. Le vérificateur général, dans son rapport original, a estimé qu'ils n'avaient pas été indiqués comme il convient.

Si vous voulez relire les procès-verbaux de l'audience du Comité des comptes publics, vous verrez que le vérificateur général a dit dans sa déclaration d'ouverture qu'il voulait retirer ou au moins accepter le fait que la question fiscale avait été réglée. On a posé cette même question à Revenu Canada et ministère de la Justice, et il y a été décidé que le Canadien National avait agi correctement en la matière.

M. MacKay: Merci, monsieur le président. Je veux faire un court commentaire. Même si les personnes responsables à ce moment-là n'ont pas les mêmes positions officielles, j'imagine quelles seront disponibles pour des questions s'il y a une poursuite à ce sujet et si le vérificateur général continue à dire que cette question doit être réglée et l'argent remboursé.

M. LeClair: Monsieur le président, si je me souviens bien, un député qui était présent au Comité des comptes publics est ici aujourd'hui, et il a demandé qu'un des responsables comparaisse. Je ne sais pas quelle décision le Comité des comptes publics a prise. Monsieur Mazankowski, vous voulez peut-être faire des commentaires.

M. Mazankowski: Je n'ai pas vérifié avec le président.

M. MacKay: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur LeClair.

Le président: Merci, monsieur MacKay.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Excuse me, Dr. LeClair, for not being here this morning. The finance committee was meeting and our witness was the president of the Royal Bank. As I knew you would be here this afternoon, I thought it a good idea to hear Mr. Frazee's report, especially since he can brag about enormous profit, in spite of the difficult times and in spite of the large losses anticipated

[Texte]

sions pour pertes importantes qu'il soulevait pour l'année 1982, et sachant fort bien que j'aurais l'occasion de vous poser quelques questions cet après-midi.

Tout d'abord, je vous félicite pour votre nomination ainsi que pour celle de M. Franklin. J'en ai pris connaissance récemment par les journaux ainsi que de celle de M. Masse . . .

On m'appelle maintenant pour un vote.

Mr. Chairman, what . . . ?

An hon. Member: Shall we adjourn?

The Chairman: I would suggest that since the Whip is right here, we check with him. In the meantime, we will proceed for a minute or two, as is the normal practice. If it is going to be a relatively short bell, we will suspend the meeting and come back.

M. Deniger: Bien qu'au cours des deux derniers exercices, vous ayez connu une augmentation importante dans votre produit, soit 9 p. 100 en 1980 et 15.7 p. 100 en 1981, on remarque que vos frais d'intérêt sont passés de 96 millions de dollars à 170 millions de dollars au cours de deux ans, soit une augmentation de tout près de 60 p. 100.

J'aimerais, docteur LeClair, que vous nous expliquiez pourquoi une telle augmentation, nonobstant ce que je ne vois pas dans votre rapport annuel, c'est-à-dire des prêts récents, d'abord. Deuxièmement est-ce que vous prévoyez une autre augmentation tout aussi substantielle pour l'année 82?

M. LeClair: Monsieur le président, en effet, l'augmentation a été presque du simple au double. Il y a plusieurs explications. Entre autres, par exemple, cette année-là nous avons reconvertis, nous avons pris une dette de 300 millions de dollars qui était, si je me rappelle bien, à 4 ou 5 p. 100 et nous avons emprunté, à ce moment-là, aux alentours de 12 ou 14 p. 100. Avec votre permission, M. Franklin qui était et qui est encore vice-président des finances peut peut-être vous donner l'explication précise, le nombre de nouveaux prêts que nous avons faits avec les taux d'intérêt, et pourquoi la dette d'intérêt a doublé.

Avant que M. Franklin réponde, je veux ajouter que c'est un peu ce genre d'augmentations absolument foudroyantes de nos coûts d'intérêt auxquelles je faisais allusion ce matin. C'est pour cela que c'est tellement important d'essayer de régler le genre de pertes presque statutaires de l'ordre de 375 à 400 millions que nous avons maintenant. Il faut l'emprunter à 15 p. 100 et il s'agit d'intérêt composé. À moins que l'on fasse quelque chose d'assez radical, ce genre d'augmentation va malheureusement être notre lot dans le futur.

• 1640

M. Deniger: Pendant que M. Franklin cherche ses chiffres . . . On s'aperçoit d'ailleurs qu'en 1977, avant le refinancement, vous aviez d'énormes dettes d'intérêt.

Mr. Franklin, do you have the figures that Mr. LeClair mentioned, the amounts of loans and the rates?

[Traduction]

for 1982, and since I knew I would have the opportunity to ask you some questions this afternoon.

First of all I would like to congratulate you on your appointment, as well as Mr. Franklin. I learned about it recently through the papers as well as Mr. Massé's appointment.

We are being called now for a vote.

Monsieur le président, que . . . ?

Une voix: Devons-nous lever la séance?

Le président: Puisque le whip est ici, vérifions avec lui. Dans l'intervalle, nous continuerons pendant une minute ou deux, comme c'est la pratique traditionnelle. Si la sonnerie est brève, nous interrompons la séance et nous reviendrons.

Mr. Deniger: In the last two fiscal years, you have had a large increase in your product, namely 9 per cent in 1980 and 15.7 per cent in 1981. I notice that your interest rate costs have gone from \$96 million to \$170 million in two years; that is an increase of almost 60 per cent.

I would like, Dr. LeClair, for you to explain why there has been such an increase, since I do not see recent loans in your annual report. Secondly, do you anticipate another substantial increase for the year 1982?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the increase was almost double. There are several explanations. Among others, for example, this year we had to reconvert and assume a debt of \$300 million which was, if I remember correctly, at 4 or 5 per cent and when we borrowed we did so at 12 or 14 per cent. With your permission, Mr. Franklin who was and still is the vice-president of finance, could perhaps give us a precise explanation, the number of new loans that we made with the interest rates and why the interest debt has doubled.

Before Mr. Franklin, I would like to add that it is these absolutely incredible increases in interest costs to which I was referring this morning. That is why it is so important to attempt to regulate this type of loss in the range of \$375 million to \$400 million which we have at the present time. We must borrow at 15 per cent and it is compound interest. Unless something quite drastic is done, this kind of increase will unfortunately be our lot in the future.

Mr. Deniger: While Mr. Franklin is looking for the figures . . . I notice that in 1977, before refinancing, you had enormous interest debts.

Monsieur Franklin, avez-vous les chiffres que M. LeClair a mentionnés, les prêts et les taux d'intérêt?

[Text]

Mr. Franklin: Yes. In 1980, we had maturing, \$300 million worth of debt that carried an interest coupon of 4 per cent. This debt was replaced with two issues floated in New York. The first one carried a coupon of 14 per cent, and the second one, I believe, was at 15 per cent. So we had, in effect, in that one roll-over loan an increase of some \$30 million worth of interest increase per year, a roughly 10 per cent interest coupon rate hike on \$300 million.

Mr. Deniger: Est-ce que vous prévoyez, en 1982, payer des dettes à long terme ou devrez-vous les refinancer encore une fois?

Mr. Franklin: It had to be refinanced.

Mr. Deniger: Do you have any debts coming due in 1982 that you will have to refinance?

Mr. Franklin: No, we do not have any total debts maturing in 1982, but most of our debts now do carry sinking-fund payments, and so there will be a proportion of debt due. I believe the amount coming due in 1982 is around \$50 million.

M. LeClair: Est-ce que je peux me permettre une information additionnelle, pour vous donner une idée du genre de situation? Nos besoins d'emprunt cette année sont de l'ordre de \$600 millions.

Mr. Deniger: Vous avez devancé ma question.

M. LeClair: Ils étaient de l'ordre de \$700 millions avant que nous fassions les corrections que j'ai mentionnées ce matin. Mais nous avons encore, cette année, au total, emprunté jusqu'à maintenant, près de \$240 millions. Il va donc falloir emprunter \$360 millions additionnels d'ici la fin de l'année.

Mr. Deniger: Dans le rapport annuel de 1980, on indique que la politique du CN est la suivante, et je résume: si le gouvernement vous impose une transaction ou une opération sur laquelle vous savez que vous allez perdre de l'argent, vous êtes en droit de réclamer du gouvernement une juste compensation. Il me semble que c'est très logique et c'est une politique avec laquelle je suis d'accord.

Dans le cas de deux de vos éléments de profit qui n'en sont pas, c'est-à-dire CN Express d'une part et, d'autre part, les fameux taux de la passe Nid-du-corbeau, vous avez une responsabilité d'homme d'affaires et vous savez fort bien que CN Express ne peut pas faire ses frais, encore moins payer ses intérêts. Est-ce que vous prévoyez, à ce moment-là, prendre le taureau par les cornes et dire au gouvernement: «Ecoutez, monsieur le ministre des Finances, une décision s'impose: je ferme boutique ou vous compensez.»

Quand je lis votre mémoire, qui n'est pas plus pessimiste que tous les mémoires que j'ai entendus au comité des Finances depuis deux mois, je vois que des décisions difficiles s'imposent. Aurez-vous le courage, je ne parle pas de vous, mais de votre conseil d'administration, de prendre les décisions qui s'imposent et de demander au ministre d'être là s'il le faut?

[Translation]

M. Franklin: Oui. En 1980, on a eu 300 millions de dollars de dette avec un taux d'intérêt de 4 p. 100. Cette dette a été couverte par deux émissions à New York. La première émission était à 14 p. 100 et la deuxième, je crois, à 15 p. 100. Alors nous avions, en effet, dans ce seul prêt une augmentation de quelque 30 millions de dollars d'intérêts par an, une augmentation de taux d'intérêt de 10 p. 100 sur un prêt de 300 millions de dollars.

Mr. Deniger: Do you think that in 1982 you will have long term debts or will you have to refinance them again?

M. Franklin: Elles seront refinancées.

Mr. Deniger: Avez-vous des dettes venant à échéance en 1982, que vous devez refinancer?

M. Franklin: Non, nous n'avons pas une dette totale qui vient à échéance en 1982, mais la plupart de nos dettes ont une caisse d'amortissement, et alors il y aura une proportion de dettes qui vient à échéance. Je pense que le montant dû en 1982 est d'environ 50 millions de dollars.

M. LeClair: May I add an additional comment to give you an idea of the type of situation? Our loan requirements this year are around \$600 million.

Mr. Deniger: You have put my question.

M. LeClair: They were about \$700 million before we made the corrections I mentioned this morning. But this year we still have a total borrowing to date of almost \$240 million. We will therefore have to borrow \$360 million additional by the end of the year.

Mr. Deniger: In the 1980 annual report, it indicates that the CN policy is the following and I am summarizing. If the government taxes a transaction or an operation on which you know you are going to lose money, you have the right to reclaim fair compensation from the government. It seems to me that this is very logical and it is a policy with which I agree.

In the case of two of your operations which are not profitable, namely CN Express and the famous Crows Nest Pass, you have a responsibility as a businessman and you know very well that CN Express will not pay its way, much less pay its interest. Do you plan, at that point, to take the bull by the horns and say to the government: "Listen, Mr. Finance Minister, a decision is necessary: either you compensate or I am closing shop".

When I read your brief, which is not the most pessimistic one that I have heard in the finance committee in the last two months, I see that difficult decisions are necessary. Will you have the courage, and I am not speaking of you personally, but of your board of directors, to make the necessary decisions and to ask the minister to be there if necessary?

The Chairman: Dr. LeClair.

Le président: Docteur LeClair.

[Texte]

M. LeClair: C'est un peu la teneur de l'exposé que j'ai fait ce matin. Je vais répondre à votre question d'une façon très brève et le plus franchement possible. Je ne pense pas que nous ayons le choix. Il va falloir faire exactement ce que vous venez de proposer.

M. Deniger: Je pense, monsieur LeClair, qu'il y a deux ans j'aurais peut-être été parmi ceux qui auraient crié si vous aviez . . . Je voyais peut-être nos corporations de la Couronne jouer un rôle social, mais je pense que votre rôle social est maintenant de vous assurer que vous serez ici encore dans cinq ans. Dans ces circonstances, je pense que vous êtes encore un employeur qui avez 74 employés et votre responsabilité est de sauver ces emplois. Vous allez les sauver en ne perdant pas d'argent, et en prenant les décisions qui s'imposent.

• 1645

Quant à vos dépenses de capital, on s'aperçoit, puis là je me réfère aux «faits saillants» du rapport annuel de 1980, que de 1979 à 1980, vous êtes passés à la rubrique *other investments* de 6 millions de dollars à 115 millions de dollars. Pourriez-vous ou Franklin pourrait-il m'indiquer que représente cette augmentation de 109 millions?. Je me réfère à la page 1 du rapport annuel de 1980. Vous êtes passés de 6 millions de dollars à 115 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 109 millions de dollars. Est-ce que cela a été dépensé pour un achat quelconque? J'aimerais aussi que vous fassiez le même calcul pour 1981, parce que je ne trouve pas cette donnée dans le rapport annuel de 1981.

M. LeClair: Encore une fois, ce n'est pas, je pense, une chose . . . Mais, je vais demander à M. Franklin de dire ce que c'était, s'il peut s'en rappeler et s'il peut le trouver dans le rapport.

The Chairman: I can tell you in advance that we are going to have to go to the House.

M. Deniger: That is fine.

M. Franklin: Those other investments were for the purchase of three outside investments. The first was Eurocanadian Shipholdings of almost \$50 million Canadian.

M. Deniger: That was in 1980?

M. Franklin: That was in 1980, yes. July and November of 1980.

M. Deniger: Was that further participation, because I remember—

M. Franklin: Yes.

M. Deniger: —the original one was in 1977.

M. Franklin: The original was in 1975 for \$12 million, and then there was an additional \$50 million in 1980.

M. Deniger: Thank you.

M. Franklin: The second purchase was for the half of the Northern Alberta Railroad. We owned half up; then we

[Traduction]

M. LeClair: This was more or less along the lines of the brief that I gave this morning. I will answer your question as quickly and as frankly as possible. I do not think we have any choice. We are going to have to do exactly what you have just proposed.

M. Deniger: I think, Dr. LeClair, that two years ago I would have been among those who would have shouted if you had . . . Perhaps I see our crown corporations playing a social role, but I think your social role is to ensure that you will still be here in five years. Under these circumstances, I think you are still an employer with 74 employees and your responsibility is to save these jobs. You will have to save them by not losing money and by making the necessary decisions.

As for capital expenses, we notice, and I am referring to the highlights of your 1980 annual report, that from 1979 to 1980, under other investments, from \$6 million you increased to \$115 million. Could you or Mr. Franklin tell us what this increase of \$109 million represents? I am referring to page 1 of your 1980 annual report. You went up from \$6 million to \$115 million, this represents an increase of \$109 million. Was it spent for a particular acquisition? I would like you to make also the same calculation for 1981, as I do not find this data in the 1981 annual report.

M. LeClair: Here again, it is not, I believe, something . . . But, I will ask Mr. Franklin to tell you what it was, if he can remember, if he can find it in the report.

Le président: Je dois vous dire à l'avance que nous devrons nous rendre à la Chambre.

M. Deniger: Très bien.

M. Franklin: Ces autres investissements représentaient l'achat de trois investissements extérieurs. Le premier, *Euro-canadian Shipholdings*, près de 50 millions de dollars canadiens.

M. Deniger: C'était en 1980, n'est-ce pas?

M. Franklin: Oui, c'était en 1980. En juillet et novembre 1980.

M. Deniger: S'agissait-il d'une autre participation, car je me souviens . . .

M. Franklin: Oui.

M. Deniger: . . . que la première avait eu lieu en 1977.

M. Franklin: La participation initiale de 12 millions de dollars a eu lieu en 1975, et la participation additionnelle de 50 millions de dollars en 1980.

M. Deniger: Merci.

M. Franklin: Le deuxième achat représentait la moitié de la *Northern Alberta Railroad*. La moitié nous appartenait, nous

[Text]

bought the other half from Canadian Pacific. I believe that was for approximately \$35 million.

Mr. Deniger: Yes.

Mr. Franklin: And the third one was the purchase of a railroad in the United States called the Detroit, Toledo and Ironton Railroad.

Mr. Deniger: Just a short supplementary that follows the logic of that. In light of the difficult situation as described in your statement, do you foresee other investments of this nature in the near future?

Mr. LeClair: No, Mr. Chairman, except perhaps the Canada Southern, which was mentioned this morning. We are trying as much as we can, now especially on the holding side. But when we have to do something like this, we try to find a partner or partners who will help us and do the financing off balance sheet. And in the hotel business for example, we have been successful in doing just that.

The Chairman: Okay. We will suspend the meeting for about 20 minutes. We should be back by about 5.10 p. m., hopefully. If we are going to be delayed unduly long, we will have to terminate the meeting, but I will let the witnesses know.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, excuse me. If we have to terminate the meeting tonight, perhaps we could have the witnesses back again one day next week.

The Chairman: Yes. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just on that same point, if we might file a caveat, I think perhaps the witnesses today are probably seized of the fact that we want to discuss in depth the pension question. So we might just file a caveat with that understanding to expand a little further. We have Mr. McDermid and one or two others, who have not as yet completed their questioning. Perhaps we could do it at the same time, rather than look ahead to more than one meeting.

The Chairman: We are having a Steering Committee, Tuesday, at 10.30 a.m. and we will pursue it at that time, Mr. Forrestall. So if the witnesses would be kind enough to wait maybe 20 or 25 minutes, if we are tied up in the House I will get a message back to you one way or the other. The meeting would be adjourned at that time.

• 1650

• 1725

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Thank you, gentlemen, our apologies for the necessary inconvenience. We trust we have not gone on too long.

Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just a couple of follow-up questions arising out of the answers that I received this

[Translation]

avons acheté cette autre moitié du *Canadian Pacific*. Il s'agissait, je crois, de 35 millions de dollars.

M. Deniger: Oui.

M. Franklin: Et la troisième acquisition fut l'achat d'une société de chemins de fer aux États-Unis appelée la *Detroit, Toledo and Ironton Railroad*.

M. Deniger: Je voudrais poser une courte question supplémentaire dans la logique de cette question. Étant donné la situation difficile que vous décrivez dans votre déclaration, prévoyez-vous d'autres investissements de ce genre dans un avenir rapproché?

M. LeClair: Non, monsieur le président, sauf peut-être le *Canada Souther* qui a été mentionné ce matin. Nous faisons les efforts que nous pouvons, surtout du côté holding. Lorsque nous voulons procéder de la sorte, nous essayons de trouver un associé ou des associés qui pourront nous aider pour financer le bilan. Pour ce qui est des hôtels par exemple, nous avons réussi justement à le faire.

Le président: Très bien. Nous allons ajourner pour 20 minutes environ. Nous reviendrons vers 17h10, du moins nous l'espérons. Si nous étions trop en retard, il nous faudra lever la séance, j'en informerai les témoins.

M. Benjamin: Monsieur le président, excusez-moi, si nous devons terminer cette réunion ce soir, nous pourrions peut-être faire revenir les témoins de nouveau une journée la semaine prochaine.

Le président: Oui, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: A ce sujet, nous pourrions peut-être les informer aujourd'hui que nous avons l'intention de discuter en profondeur la question des pensions. Nous pourrions peut-être simplement les aviser que nous allons nous étendre davantage sur le sujet. M. McDermid et un ou deux autres je crois, n'ont pas encore posé leurs questions. Ils pourraient peut-être le faire en même temps, plutôt que de chercher à obtenir plus d'une réunion.

Le président: Il y aura une séance du comité directeur mardi à 10h30. Nous en discuterons à ce moment-là, monsieur Forrestall. Nous serions reconnaissants aux témoins de bien vouloir attendre 20 ou 25 minutes, si nous étions retardés à la Chambre, j'enverrais un message de toute façon. La séance serait levée à ce moment-là.

Le président suppléant (M. Forrestall): Merci, messieurs. Veuillez excuser ce contre-temps inévitable; nous espérons n'avoir pas été trop longs.

Monsieur Mazankowski, je vous en prie.

M. Mazankowski: Monsieur le président, une ou deux questions à propos des réponses qu'on m'a données ce matin.

[Texte]

morning. Dr. LeClair, I was rather interested in your response to the Via Rail questions and the fact that you reminded the committee that CN and CP could conceivably be back in the rail passenger business at some point in time. Having regard to the fact that there is not a Via Rail act that is presented to the House, and the fact that the minister had indicated that that would be forthcoming, I was just wondering whether you have had any discussions with him as to the future of a Via Rail act and whether, in fact, given your response, there may be some rethinking about the future of Via Rail?

Mr. LeClair: No, Mr. Chairman, I have not had any discussion recently or at any time.

Mr. Mazankowski: Have any of your officials been involved in any discussions with the minister about a proposed Via Rail act, having regard to the fact that you are directly and indirectly involved in the passenger service business?

Mr. LeClair: On the generic question of the future of Via, I do not think we have had any discussions. If my memory serves me correctly, some of our technical people have been asked to contribute to some of the ongoing studies that are taking place for a Via Rail act. So, in that sense, I think we have been consulted. Mr. Lawless may have more of the details than I have.

Mr. Lawless: Yes, we have been consulted, and the general manager of passenger, who reports to me, has been sitting with Transport Canada officers, and there has been some input. However, I have never seen the proposed act, or rather, I have never seen any proposed legislation yet, but there have been some discussions.

Mr. Mazankowski: Mr. Lawless, I believe it was you who indicated earlier in the committee, and at other times, and perhaps Dr. LeClair as well, that Via Rail was in fact CN's best customer. Given that fact, the 20 per cent reduction in the route structure last year obviously had an impact upon your railway. I wonder if you could outline as briefly as time permits—if you could highlight the impact that this cutback had on your operations. I know there were some lay-offs directly as a result of the cutbacks in Via. How did it affect your operation in terms of the maintenance of locomotives, the flow of work, the cashflow? Have we really gained anything, because we now note that the losses are greater than they were before the cutbacks, because in effect we really cut into some of the major portions of the revenue generation that was existent on that particular section of routes that were cut back?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, actually, I am not aware that we have ever indicated that Via is our best customer. I think we have indicated that they are the largest one in terms of a single source of revenue, which is the costs that we pay; but the term "best" is one I would not use.

[Traduction]

Docteur LeClair, ce que vous m'avez dit de VIA Rail m'a beaucoup intéressé, en particulier quand vous nous avez rappelé que le CN et le CP pourraient fort bien un jour rétablir un service de voyageur. Puisque pour l'instant, la Chambre n'a pas été saisie d'un bill sur VIA Rail, et que le ministre a déclaré que cela se ferait bientôt, avez-vous eu l'occasion de discuter avec lui de cette future loi sur VIA et pouvez-vous nous dire si l'on a vraiment commencé à repenser l'avenir de VIA?

M. LeClair: Non, monsieur le président, il n'y a pas eu de discussions récemment, il n'y en a d'ailleurs pas eu du tout.

M. Mazankowski: Est-ce que parmi vos collaborateurs, certains auraient discuté avec le ministre d'un projet de loi sur VIA puisque vous vous occupez directement et indirectement d'un service de voyageurs?

M. LeClair: Je ne pense pas qu'il y ait eu des discussions sur l'avenir de VIA en général. Si je me souviens bien, on a demandé à certains de nos techniciens de contribuer aux études en cours en préparation d'une loi sur VIA. Dans ce sens-là, donc, nous avons dû être consultés. M. Lawless aura peut-être plus de détails.

M. Lawless: Oui, nous avons été consultés et le gérant général des voyageurs, qui est responsable devant moi, a eu l'occasion de rencontrer régulièrement les responsables de Transports Canada. Cela dit, je n'ai jamais vu le projet de loi ou plutôt je n'ai encore jamais vu le moindre projet de législation, mais il en a déjà été question.

M. Mazankowski: Monsieur Lawless, je crois que c'est vous qui avez dit au Comité et peut-être ailleurs—et peut-être que le Dr. LeClair l'a dit aussi—que VIA était en réalité le meilleur client du CN. Dans ce cas, j'imagine que la réduction de 20 p. 100 du réseau l'année dernière a dû avoir des effets sur vos opérations. Pouvez-vous nous dire dans le peu de temps dont nous disposons, quels ont été les principaux effets de ces réductions sur vos opérations? Je sais que certaines mises à pied ont pu être attribuées directement aux coupures effectuées à VIA. Dans quelle mesure vos services ont-ils été affectés, entretien des locomotives, charge de travail, position financière? Y avons-nous vraiment gagné quelque chose, parce qu'aujourd'hui, on s'aperçoit que les pertes sont encore plus graves qu'avant et qu'une partie de ces coupures ont été faites à même certains secteurs qui étaient d'excellentes sources de revenus?

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur Mazankowski, je ne me souviens pas que nous ayons jamais déclaré que VIA était notre meilleur client. Nous avons dû vous dire que c'était notre plus gros client si on considère une source de revenu unique, c'est-à-dire les coûts que nous payons. Je n'aurais jamais dit que c'était notre «meilleur» client.

• 1730

However, the impact the cuts had on Canadian National, in terms of numbers of dollars, I think was around \$100 million less in total revenues, somewhere around there, \$75 million to

Quant aux effets sur le Canadian National, en termes de dollars, je crois qu'il s'est agi d'environ 100 millions de dollars de revenus de moins... de 75 à 100 millions, je ne me

[Text]

\$100 million—I cannot recall exactly, you must remember that the cuts were both with Canadian Pacific and Canadian National. So there was not a great deal of impact in our shops. There were some cutbacks in our train personnel, as far as running trades were concerned. Other than that, there were VIA employees aboard those trains—with dining car staff and that sort of thing.

VIA are still having a major part of their repair work done in our shops and there was a substantial amount of equipment made available as a result of this. They are continuing to repair some of that equipment and put it back in service. But I cannot say specifically what the impact was as far as numbers were concerned. We have not noticed a great deal, if you want, of change with respect to maintenance at the moment, because there were some contracts that we were undergoing with VIA for locomotives and that sort of thing.

Mr. Mazankowski: Could I just turn to another subject, Mr. Lawless? What is your advertising policy at CN Rail? We hear criticism from time to time as to whether or not it is necessary for CN to be engaged in rather extensive television advertising. What is the policy of the company and what is your own view on the subject? Given the necessity to cut back costs, are you reviewing your advertising policy at the present time?

Mr. Lawless: We have not indicated specifically what is happening in CN Rail. CN Rail does no specific television advertising themselves; any television advertising that is done is done for the corporation.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Lawless: Dr. LeClair will speak to that in a moment. With him reviewing our costs, we have cut back substantially on our advertising for 1982. The main effect is going to be felt in the last quarter of the year, because commitments were made earlier that will be fulfilled and there will be a substantial cutback, we think, for 1983. That is our plan at the moment.

As far as rail is concerned, most of our advertising is what we call direct-hit advertising. We do it in magazines that major traffic managers are able to see and we try to define the service on the basis, if you are comparing—whether it is us or a truck or Canadian Pacific—that there are advantages in using CN Rail.

Mr. Mazankowski: You say "substantially". What is the percentage? In percentage terms, what are you talking about?

Mr. Lawless: I would say that we are talking in terms of 25 per cent, or something like that, and our plans are not firm for 1983 yet.

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, to answer the question on the corporate advertising, again, in the spirit of trying to give you as detailed and as direct an answer as we can, Mr. Todd, the director of public affairs, is here today and he could, perhaps, give you the philosophy of the corporate advertising—why we

[Translation]

souviens plus exactement... et vous devez vous souvenir que les coupures ont été faites à la fois au Canadien Pacifique et au Canadien National. Nos ateliers n'ont pas été tellement touchés. Le personnel à bord des trains a été quelque peu réduit, les métiers itinérants. A part cela, il y avait des employés de VIA à bord des trains... le personnel des wagons-restaurants, etc.

La majeure partie des réparations de VIA est toujours effectuée dans nos ateliers et cette mesure a libéré pas mal de matériel. On continue à réparer une partie de ce matériel et à le remettre en service. Mais je ne saurais quantifier cet impact. Nous n'avons pas vu tellement de différence, pour l'instant les opérations d'entretien n'ont pas tellement changé parce qu'il y avait des contrats qui avaient déjà été signés avec VIA sur des locomotives, etc.

M. Mazankowski: Vous me permettez de changer de sujet, monsieur Lawless? Quelle est votre politique au CN en matière de publicité? Certains se demandent si vous avez vraiment besoin de faire de grandes campagnes de publicité à la télévision. Quelle est la politique de la compagnie et qu'en pensez-vous personnellement? Puisqu'il faut absolument réduire les coûts, ne devriez-vous pas revoir votre politique relative à la publicité?

M. Lawless: Nous ne vous avons pas expliqué exactement la politique du CN. Le CN ne fait pas de campagnes de publicité télévisées individuelles; toute campagne télévisée porte sur l'ensemble de la corporation.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Lawless: Le docteur LeClair nous reviendra dans un moment, mais je peux vous dire que depuis qu'il a commencé à réviser nos coûts, nous avons beaucoup réduit notre budget publicitaire pour 1982. Cela deviendra surtout notable au dernier trimestre parce que des contrats avaient déjà été signés pour la première partie de l'année; en 1983, nous pensons faire de grosses coupures. Voilà nos intentions.

Dans le cas des transports par chemins de fer, nous préférons la publicité directe. Des annonces dans les magazines que les principaux utilisateurs de trafic sont susceptibles de lire et à qui nous essayons de prouver par des comparaisons qu'ils ont tout intérêt à préférer le CN aux transports par route ou au Canadien Pacifique.

M. Mazankowski: Vous parlez de «grosses coupures», quel est le pourcentage? Qu'est-ce que cela représente en pourcentage?

M. Lawless: Environ 25 p. 100, mais nos plans pour 1983 ne sont pas encore fermes.

Le président: Docteur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, une fois de plus nous voulons essayer de répondre à vos questions d'une façon aussi directe et aussi détaillée que possible et pour cette raison M. Todd, le directeur des affaires publiques, qui nous accompagne aujourd'hui, pourrait peut-être essayer de vous expliquer les

[Texte]

are doing it. We have done some surveys; he can perhaps tell you very quickly the results of these surveys: what this is doing to the image of CN, why this is important.

You have also asked whether, in this climate, we are cutting expenditures. Mr. Franklin can give you details of the cuts there.

The Chairman: Mr. Todd.

Mr. D.E. Todd (General Manager, Public Affairs and Advertising, Canadian National Railways): Thank you. We do two types of advertising: product advertising, which is indeed in Mr. Lawless' bailiwick, and Mr. Armstrong does some as well, on behalf of hotels. That advertising is, indeed, designed to attract more business for the corporation. In Mr. Lawless's case, obviously, it is designed to attract more traffic. In Mr. Armstrong's case, for example, it is designed to sell more hotel rooms.

• 1735

We also do corporate advertising, which has a bit of a different objective in that it is designed to explain to the Canadian people what CN is doing and why it is doing it. On the market side, we use print advertising almost exclusively, newspapers and magazines, although we do some hotel advertising on radio. In our corporate advertising, the money is directed almost exclusively into television. We have been doing this since 1975.

Prior to entering into corporate advertising via TV, we undertook fairly voluminous research projects to get a feeling among the Canadian people of what their perceptions of CN were, and we indeed found that there was a great deal of misinformation out there about the role that CN management saw for itself, and we felt there was a need for us to indeed take to television to explain this. In fact, the various shifts we have had in our corporate advertising since 1976 have all been preceded, again, by research.

Mr. Mazankowski: What was your budget for advertising last year?

Mr. Todd: The original budget submitted by me to management for corporate advertising, which would have been submitted in September of last year, would have been in the order of \$5 million. Between then and now we have reduced that original \$5 million submission by \$2.8 million. So in effect we have slashed our corporate advertising budget, because of the economic problems facing us, by more than 50 per cent.

The Chairman: Thank you. Yes, Mr. Franklin?

Mr. Franklin: I would just like to add one comment to what Mr. Todd said: the reason we did not go deeper in that cut was that the commitments and contracts that had already been let run from August to August. They are almost completed now, so there is nothing we can do about it.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Mazankowski.

[Traduction]

principes de publicité... pour quelle raison c'est la société qui s'en charge. Nous avons fait des études dont il peut vous expliquer les résultats très rapidement, des études sur l'image projetée par le CN, l'importance de cette notion.

Vous nous avez également demandé pour quelle raison nous réduisions les dépenses dans les circonstances actuelles; M. Franklin peut vous donner des détails.

Le président: Monsieur Todd.

M. D.E. Todd (directeur général, Affaires publiques et publicité, Chemins de fer Canadien National): Merci. Nous avons deux types de publicité: la publicité axée sur le produit, c'est d'ailleurs le bastion de M. Lawless, mais M. Armstrong s'en occupe également quand il s'agit des hôtels. Cette publicité-là cherche à gagner des clients pour la société. Evidemment, pendant que M. Lawless essayait d'intensifier le trafic, M. Armstrong cherche des clients pour ses chambres d'hôtel.

Nous faisons également de la publicité pour l'ensemble de la corporation et, là, les objectifs sont un peu différents puisque nous voulons expliquer à la population canadienne quel est le rôle du CN et la raison de ses activités. Du côté commercial il s'agit presque exclusivement de publicité sur papier, journaux et magazines, mais nous faisons également un peu de publicité pour nos hôtels à la radio. Du côté de la corporation, presque toutes nos campagnes passent par la télévision. C'est notre politique depuis 1975.

Avant de nous lancer dans la publicité à la télévision, nous avons fait de grands sondages dans la population canadienne pour déterminer comment celle-ci voyait le CN et nous nous sommes aperçus qu'il y avait un monde entre la direction du CN et les perceptions de la population; nous avons donc conclu qu'il fallait faire appel à la télévision pour expliquer notre position. D'ailleurs, chaque fois que nous avons modifié notre politique depuis 1976 nous avons commencé par faire des recherches.

M. Mazankowski: Quel a été votre budget de publicité l'année dernière?

M. Todd: Le premier budget que j'ai soumis à la direction, pour la publicité de la corporation, je crois que cela remonte à septembre de l'année dernière, devait être de l'ordre de cinq millions de dollars. Depuis lors, cette somme a été ramenée à 2.8 millions de dollars. Par conséquent, nous avons réduit notre budget pour l'ensemble de la corporation de plus de 50 p. 100 pour tenir compte des problèmes économiques que nous éprouvions.

Le président: Merci. Oui, monsieur Franklin?

Mr. Franklin: Une précision sur ce que M. Todd vous a dit: si nous n'avons pas fait de coupures plus profondes encore, c'est que nous avions des engagements et que des contrats avaient déjà été signés du mois d'août au mois d'août suivant; ils sont maintenant presque échus et nous n'y pouvons rien.

Le président: Merci. Merci, monsieur Mazankowski.

[Text]

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just for the record and for a further suggestion to Mr. Lawless that he take another look at the Snavely report, I invite him to look at page 106 where he will see that the assets acquired with government rehabilitation funds on branch lines have been included as capital costs incurred by the railways. A 25.4 per cent cost of capital return on investment on these assets was included in CN's variable costs for hauling grain, according to Mr. Snavely. Then, on top of that, at page 238 of Mr. Snavely's report, he added on 22.5 per cent for constant costs. I think that might clear up our little difference of opinion this morning, if I have the figures right; and, if I have not, I am sure Mr. Lawless will let me know later.

Mr. Chairman, a couple of quickies for a colleague of mine who could not be here today. He wanted to ask re your rail line from Prince George to Prince Rupert: What do you plan to spend on upgrading that this year and next, particularly for hauling northeast coal, and how will revenues from northeast coal freight rates be divided between CN and B.C. Rail?

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Benjamin, I will answer that question. In 1982 we expect to spend approximately \$50 million on that upgrade and work that has to be done in preparation for the handling of the coal.

• 1740

We have scheduled for the whole line, from Belmont through to Prince Rupert, \$350 million to be spent over a six- or seven-year period. About \$200 million of that, or close to it, we spent between Prince George and Prince Rupert for the coal. We have negotiated a divisional arrangement, which is our normal divisions, between the B.C.R. and CN Rail. I cannot tell you exactly what they are but there is a normal divisional arrangement we make with any railroad for handling a product, based on mileage and the service that is going to be performed.

Mr. Benjamin: One final point, I understand the Minister of Transport is making arrangements to conduct a survey on the handling of explosives being shipped through the Port of Prince Rupert. Has his department asked the CN to investigate this or take part in a survey? What is going on with it?

Mr. Lawless: I am not aware that the Ministry is undertaking such a survey. At headquarters we have not been asked. However, it could be that they have asked the Mountain region, our vice-president there, and I would be able to find that out and report back to this committee.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, these will be questions that you can look into for your own information when we are talking about pensions, presumably next week, for the record, so that you have them. Have your officials of the CN pension board or members of management of the board of directors of

[Translation]

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, une autre bonne raison pour M. Lawless de relire le rapport Snavely, c'est qu'à la page 6 de ce rapport il verra que les biens des lignes secondaires acquis grâce au fonds de rétablissement du gouvernement ont été inscrits sous le titre d'immobilisations de capitaux des chemins de fer. Un coût de 25.4 p. 100 des bénéfices en capitaux sur ces investissements a été ajouté aux coûts variables du CN pour le transport de céréales d'après M. Snavely. En plus de cela, à la page 238 du rapport de M. Snavely, celui-ci ajoute 22.5 p. 100 au titre des coûts constants. Cette référence suffirait peut-être à nous remettre d'accord, si toutefois les chiffres que je vous cite sont exacts et, si je me suis trompé, je suis certain que M. Lawless me le fera savoir.

Monsieur le président, deux questions très rapides pour un de mes collègues qui n'a pas pu venir aujourd'hui. Il m'a demandé de vous poser cette question au sujet de la ligne de Prince George à Prince Rupert: qu'est-ce que vous avez l'intention de dépenser pour l'amélioration de cette ligne cette année et l'année suivante, en particulier pour le transport du charbon du nord-est; ensuite, comment les bénéfices tirés du transport du charbon du nord-est seront-ils répartis entre le CN et BC Rail?

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur Benjamin, je vais répondre à cette question. Nous avons prévu de dépenser environ 50 millions de dollars en 1982 pour améliorer la voie en prévision du transport du charbon.

Nous avons prévu pour toute la ligne, c'est-à-dire de Belmont jusqu'à Prince Rupert, un budget de \$350 millions étaillé sur six ou sept ans. Sur ce total, \$200 millions environ ont été consacrés au transport houiller entre Prince George et Prince Rupert. Nous avons négocié avec le CN et la B.C.R. une entente de répartition—ce que nous avons coutume de faire—que je ne saurais vous préciser, mais qui correspond à ce que nous faisons normalement lorsqu'il s'agit du transport d'un produit particulier; cette répartition est fonction de la distance et du service.

M. Benjamin: Une dernière question: Je crois savoir que le ministre des Transports, a pris les dispositions nécessaires pour faire procéder à une enquête sur la manutention des explosifs acheminés via le port de Prince Rupert. Le ministère a-t-il demandé au CN de faire enquête ou de participer à cette enquête? Qu'en est-il exactement?

M. Lawless: Je ne suis pas au courant. Notre siège n'a pas été contacté à ce sujet. Il se peut toutefois que le ministère ait posé la question à notre vice-président pour la région des montagnes, mais quoi qu'il en soit, je vais me renseigner et j'en ferai part au comité.

M. Benjamin: J'aurais, monsieur le président, quelques questions à vous soumettre pour votre propre gouverne en préparation de notre réunion consacrée aux pensions, qui se tiendra vraisemblablement la semaine prochaine. Vos collaborateurs de la Commission des pensions du CN ou les membres

[Texte]

CN been in contact with CPR officials at any time regarding the operations of pension funds and, if so, what was the nature of these discussions? For example, did you talk about application of the Pension Benefits Standards Act? Because if you did, in view of the 60-year repayment of unfunded liability as an agreement reached to speed up this repayment and in view of the fact that most of the present pensioners and present employees will be dead at that time, were your officials a party to amending the regulations to include the CPR for 60 years' repayment of unfunded liabilities, which we think might be contrary to the intention of the act?

Now, I do not expect any detailed answer to that at the moment, Mr. Chairman. CN is welcome to . . . There is one final thing I would like to raise. There is a small item that I wish you would take up with CNCP Telecommunications. The employees at Winnipeg have telexed us—actually it was telepost—that their pay cheques, which have always been delivered to their place of employment, where they work, the company has been trying to get them to pick up their cheques at a bank or have them deposited at a Toronto-Dominion bank, and if they do not pick them up, then they are returned to Toronto. On May 20 they telexed us to say that the cheques were late. Some of them did not get their cheques—these were cheques that were for the pay period ending May 7—until May 20, May 25, May 26, and I am just asking Dr. LeClair if you would have whoever represents you on CNCP Telecommunications find out what the heck they are doing there and why. It just seems as though you are unnecessarily complicating the method of payment of those employees.

Mr. Chairman, I have raised this matter with Mr. Bandeen and, I think, Mr. Lawless, three or four years ago, regarding the electrification of railway lines. I believe, as I recall, that Mr. Bandeen indicated it was something CN was interested in and was looking at and contemplating, and I am wondering what, if anything, has been carried on by CN in that area in light of the vast expenditures that you have made and will be making in the reduction of grades, double tracking and so forth, according to the Canadian Institute of Guided Ground Transportation. They did a feasibility study on the Edmonton to Kamloops CN line. They said electrifying the line would increase its capacity by 50 per cent without double tracking, that your average speeds westbound would go up from 26 to 35 miles per hour and that eastbound would go up from 31 to 36 miles per hour. It would increase capacity by 35 per cent westbound and 13 per cent eastbound just by electrifying a congested line.

[Traduction]

du conseil d'administration de la compagnie ont-ils pris contact avec leurs homologues du CP au sujet de l'utilisation de la caisse de pension et, dans l'affirmative, sur quoi les entretiens ont-ils portés? A titre d'exemple, avez-vous parlé de l'application de la Loi sur les normes des prestations de pensions? En effet, dans l'affirmative, et compte tenu de la disposition sur le remboursement en 60 ans des engagements non financés qui avaient été pris pour accélérer les modalités de remboursement, et compte tenu aussi du fait que la plupart des pensionnés et des employés actuels seront décédés à l'expiration de cette période, vos collaborateurs ont-ils participé à la modification de la réglementation qui a pour objet de faire relever le CP des dispositions relatives au remboursement en 60 ans des engagements non financés, ce qui, selon nous, pourrait être contraire à l'objet de la loi?

Je n'attends pas du témoin qu'il me fournisse une réponse détaillée aujourd'hui, monsieur le président. Le CN a tout loisir de . . . J'aimerais également ajouter une dernière chose. Il y a une rubrique qui m'intéresse à propos du CNCP Télécommunications. Les employés de Winnipeg nous ont signalé par télex—par téléposte plutôt—que leurs chèques de paye qui, jusqu'à présent, avaient toujours été envoyés à leur lieu d'emploi, ne l'étaient plus, et que la compagnie leur demandait de venir les chercher à la banque ou de lui donner l'autorisation de les déposer à une succursale de la Banque Toronto-Dominion, à défaut de quoi les chèques en question sont renvoyés à Toronto. Le 20 mai, ces employés nous ont signalés par télex que les chèques avaient du retard. Certains de ces employés n'ont pas obtenu leur chèque de la période de paye se terminant le 7 mai avant le 20, le 25 ou le 26 mai, j'aimerais demander à M. LeClair s'il ne pourrait pas prier son représentant au CNCP Télécommunications de se renseigner pour savoir ce qui se passe et pourquoi. Il me semble que vous compliquez inutilement la procédure de paiement.

Monsieur le président, il y a trois ou quatre ans, je crois, j'avais évoqué avec M. Bandeen et avec M. Lawless également, si je ne me trompe pas, la question de l'électrification du réseau ferroviaire. Si je me souviens bien, M. Bandeen nous avait dit que le CN était intéressé et envisageait la chose; j'aimerais savoir si la compagnie a fait des progrès dans ce domaine, compte tenu des dépenses considérables qu'elle a déjà et qu'elle va encore engager pour réduire les coefficients de compte, doubler les voies et ainsi de suite, à en croire le *Canadian Institute of Guided Ground Transportation*. Ce dernier a en effet procédé à une étude de faisabilité sur le tronçon du CN reliant Edmonton à Kamloops. Le CN nous avait dit en effet que l'électrification de cette ligne lui permettrait de doubler son potentiel sans doubler les voies, que la vitesse moyenne en direction ouest pourrait passer de 26 à 35 milles à l'heure et de 31 à 36 milles à l'heure en direction est. L'électrification de cette ligne passablement engorgée permettrait d'augmenter le potentiel d'acheminement de 35 p. 100 en direction ouest et de 13 p. 100 en direction est.

• 1745

Are you considering electrification, whether it is for the single track or in conjunction with the improvements of double

Envisagez-vous donc d'électrifier cette ligne en conservant la voie simple ou en doublant la voie? Compte tenu de vos frais

[Text]

tracking? Taking into account your costs of fuel and the greater efficiency of electric locomotives over diesels—they can pull heavier loads up steeper grades and at higher average speeds—and also that this would allow a transfer of fossil fuel energy from transportation into food production or heating homes or whatever, and since nearly every country in the world other than Canada and the United States is moving more and more into electrification, can you give me a report on just what, if anything, you are doing on this? How does the corporation feel about getting into this field in some imaginative and fairly prompt way?

[Translation]

de carburant et du rendement bien supérieur des locomotives électriques par rapport aux locomotives diesel—les locomotives électriques peuvent tirer des convois plus lourds, emprunter des pentes plus raides et atteindre des vitesses moyennes plus élevées—et compte tenu également du fait que l'électrification permettrait au secteur du chauffage domestique et de la production alimentaire, entre autres, de bénéficier d'un surcroît de combustible fossile, et compte tenu également du fait que, dans le monde entier, à peu près tous les pays, à part le Canada et les États-Unis, s'engagent de plus en plus dans la voie de l'électrification, pouvez-vous me dire ce que vous faites à cet égard? Quels sont les plans que nourrit la compagnie qui lui permettraient d'intervenir de façon ingénieuse et rapide à ce sujet?

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Dr. LeClair or Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, yes, we have been actively participating with government, since we talked last about electrification possibilities, and of course we do recognize the commercial benefits and the benefits associated with electrification insofar as energy conservation is concerned, and indeed some of the other benefits that you have mentioned.

Insofar as the railway itself, Canadian National, going to electrification, the high installation costs certainly cannot justify this undertaking alone. As you know, any electrification project would require a very high volume of traffic and a supply of electricity at a reasonable cost.

I would say this, that we are participating with the government-sponsored studies that are now taking place, and there is a great deal of input from Canadian National and indeed Canadian Pacific into these studies, but where that is going to lead us I do not know. You are aware, of course, that the BCR has decided, I think, to move ahead with electrification of this Anzac to the mine line in B.C. territory and we are going to watch that experiment very closely. As a matter of fact we have been involved with the possibility of doing some studies for them in this area. That is a very very special project as you know and the electrification apparently is justified on the basis of the long tunnels they have and the problems that running diesels through those tunnels create. So we are going to have a first-class opportunity here to see how this is going to unfold over the next year or two.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, have I any more time?

The Chairman: Yes, you have about two minutes left, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you. According to the information we have if you were to electrify—I have read these figures before—over a 15-year period, the 10,000 miles of track in Canada that carry 75 per cent of the traffic, you would decrease annual oil consumption for rail transportation by some 11 million barrels. Now a lot of that would be offset by

Le président suppléant (M. Forrestall): Monsieur LeClair, ou monsieur Lawless.

M. Lawless: En effet, monsieur le président, depuis nos derniers entretiens à propos de l'électrification, nous avons activement collaboré avec le gouvernement, en plus du fait que nous reconnaissions bien entendu les avantages commerciaux, et autres, de l'électrification au niveau par exemple de la conservation de l'énergie et des autres aspects que vous avez mentionnés.

Pour ce qui est de notre plan d'électrification, il est certain que les frais d'investissement extrêmement élevés ne sauraient justifier qu'une telle entreprise soit effectuée isolément. Comme vous le savez, pour être rentable, une ligne électrifiée doit être très achalandée et pouvoir bénéficier d'une énergie électrique à tarif raisonnable.

Toutefois, je dirais que nous collaborons actuellement à des études commanditées par le gouvernement, je dirais également que le Canadien National, tout comme le Canadien Pacifique, y prennent une part très active, mais j'ignore où tout cela va nous mener. Vous savez sans doute que la B.C.R. a décidé, je crois, de procéder à l'électrification de la ligne qui dessert Anzac aux exploitations minières, en Colombie-Britannique, et nous allons suivre de très près l'évolution du projet. De fait, nous avons déjà envisagé la possibilité de procéder à quelques études pour le compte de la B.C.R. Il s'agit d'un projet tout à fait spécial, comme vous le savez sans doute, pour lequel l'électrification se justifie, en ce sens que la ligne comporte plusieurs longs tunnels qui posent des problèmes pour l'utilisation de locomotives diesel. C'est donc pour nous une occasion en or de voir comment les choses vont évoluer d'ici un an ou deux.

Mr. Benjamin: Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le président: Environ deux minutes, monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Je vous remercie. D'après les renseignements dont nous disposons, si vous décidiez—and j'ai d'ailleurs déjà cité ces chiffres—d'électrifier sur une période de 15 ans 10,000 milles de voies qui monopolisent 75 p. 100 du transport ferroviaire au Canada, la consommation annuelle de pétrole du secteur ferroviaire diminuerait de 11 millions de barils par an.

[Texte]

the cost of the electricity but I am informed that it reduces your fuel costs and your locomotive maintenance costs by about 50 per cent and track maintenance by at least 5 per cent. For example, if you electrified one of your very high density routes, Winnipeg-Thunder Bay, the costs in 1980 dollars would be about \$320 million—let us say in 1983 dollars it is \$500 million and that would be including the costs of locomotives—but your annual operating costs would be reduced by \$25 million in 1980 dollars. That project in itself, just Winnipeg-Thunder Bay, would pay for itself in 13 years and save \$321 million net over the life of those materials.

[Traduction]

Cette réduction serait en grande partie compensée par votre facture d'électricité, mais on me signale néanmoins que vous enregistriez de façon concomitante une diminution d'environ 50 p. 100 de vos frais de carburant et de vos frais d'entretien des locomotives et d'au moins 5 p. 100 de vos frais d'entretien des voies. Ainsi, dans le cas de l'électrification de l'un de vos tronçons les plus achalandés, le tronçon Winnipeg-Thunder Bay, il vous en coûterait environ 320 millions de dollars de 1980 pour le faire—disons, environ 500 millions de dollars de 1983, compte tenu du prix d'achat des locomotives—mais vos frais annuels d'exploitation diminueraient de 25 millions de dollars de 1980. En soi, ce seul projet, l'électrification du tronçon Winnipeg—Thunder Bay, pourrait être amorti en 13 ans et vous permettre d'économiser 321 millions de dollars nets sur la durée de vie utile du matériel.

• 1750

I just do not understand why Canadian and United States railroads—particularly in Canada, where we have lots of electricity—why our rail system is not moving into this quickly. We have the technology and we have the electricity. I do not understand why corporate decision-making has not been putting a higher priority on this. I appreciate that CN by itself could not generate the capital needed initially, that that would require a large public input; but it is an investment that will pay for itself relatively quickly, and so it is not a cost, it is an investment on which there is a good return. Is the corporation not prepared to give this a higher priority and sit down with government and get moving on it?

Je ne comprends toujours pas pourquoi les compagnies de chemins de fer canadiennes et américaines—surtout les compagnies canadiennes, puisque nous avons beaucoup d'électricité—ne se reconvertisse pas plus rapidement à l'électricité. Nous avons la technologie nécessaire et nous avons également l'énergie électrique nécessaire. Je ne vois pas pourquoi les conseils d'administration de ces compagnies n'ont pas accordé une priorité plus importante à cette question. Je sais fort bien que le CN pourrait difficilement recueillir à lui seul les capitaux nécessaires pour la phase initiale, et que l'entreprise exigerait un important apport de fonds publics, mais il n'en reste pas moins que c'est un investissement rentable qui pourrait être relativement rapidement amorti, de sorte qu'il ne s'agirait pas vraiment d'une dépense, mais plutôt d'un investissement profitable. La compagnie ne serait-elle pas disposée à accorder une priorité plus importante à l'électrification, à en discuter avec le gouvernement et à mettre les choses en branle?

M.Lawless: C'est précisément ce que nous faisons pour l'instant, monsieur le président. Nous rencontrons les représentants du gouvernement et nous accordons à cette question la priorité qu'elle mérite. Toutefois, toutes les analyses que nous avons effectuées à propos de l'électrification ne nous ont pas fourni les justifications nécessaires, en raison du coût très élevé de l'investissement. C'est une dépense que la compagnie ne peut pas se permettre pour l'instant, compte tenu des bénéfices que nous pourrions, d'après nos calculs, en retirer. Toutefois, nous étudions activement, avec les représentants de Transports Canada et du Canadien Pacifique, les solutions d'avenir qui pourraient être adoptées à cet égard; nous allons poursuivre ces études et nous allons y participer autant que possible, à mesure que les choses évolueront.

Mr. Lawless: That is exactly what we are doing at the moment, Mr. Chairman: sitting down with the government and giving this priority. But every analysis that we have made with respect to electrification has not been able to be justified because of the high cost of the up-front money. The corporation just cannot undertake that kind of up-front expenditure for the benefits that we have been able to see so far. However, we are actively pursuing with Transport Canada and along with Canadian Pacific what might be able to be done for the future, and we will continue those studies and give as much input as we can as this process unfolds.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Lawless, many years ago CNR went into piggyback service. It went into it in a big way. You also own a lot of trucking companies. If you drive along 401 you see the CNR-owned trucking companies. What was the purpose of the piggyback service if you are not going to use the rail?

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Lawless, il y a plusieurs années déjà que le CN s'est lancé, avec énormément de moyens, dans le secteur du transport rail-route. Le CN possède également un grand nombre de maisons de transport routier. Il suffit, pour

[Text]

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Turner, actually our piggyback services have been growing at a very substantial rate over the last few years. Unfortunately, because of the recession and the setback we are having this year, that growth has slowed somewhat. However, we have confidence that the whole intermodal operation which piggyback is involved with will continue to grow, and we will be pursuing that. As for the trucklines that we own, we are faced with the problem that they can get broker drivers to run very cheaply for them, and as long as they can do that they choose the least-cost alternative. While we are moving an awful lot of our own trucks of our own trucklines in piggyback services, there are certain routes where they choose, because of the lower-cost alternative, to move the traffic over the road. This is mostly in shorter haul or for specific service reasons. However, a good portion of our own trucklines are moving via piggyback.

Mr. Turner: Is there any truth to the statement that you are going to go into some form of piggyback service on short hauls?

Mr. Lawless: Yes. We have decided to again examine the route between Toronto and Montreal to see to what extent we can put on piggyback trains that would match the service and the price range that are now being offered over the road. We are looking at that this year, and hopefully we will enter that market again.

Mr. Turner: Last summer you served notice to employees at London and Belleville. There were 32, I think, at Belleville and 18 engineers in London. They were more or less asked to take their pensions, and you served them with a cash settlement between \$30,000 and \$45,000 according to their length of service and the number of years they were short to their normal retirement age of 65. Where did that \$40,000, \$42,000 or \$35,000 come from, and was it not the statutory holiday pay of the employees and their annual vacation for five years if the man was 60? In other words, you bought them off with their own money.

• 1755

An hon. Member: If they were lucky.

An hon. Member: That is right.

Mr. LeClair: Mr. Chairman.

The Chairman: Dr. LeClair.

[Translation]

s'en convaincre, d'emprunter la 401. Pourquoi avoir ainsi adopté le mode rail-route si on n'utilise pas le chemin de fer?

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président, je dirais qu'en réalité, nos services rail-route ont connu un taux de croissance assez considérable au cours des dernières années. Malheureusement, la récession et les problèmes que nous avons connus cette année ont quelque peu ralenti ce taux de croissance. Il n'empêche que nous sommes persuadés que le taux de croissance du secteur intermodal, dont le secteur rail-route fait partie, va se poursuivre, et nous allons dès lors rester actifs dans ce domaine. En ce qui concerne les maisons de transport routier qui nous appartiennent, nous avons un problème, en ce sens que ces firmes peuvent engager des chauffeurs pigistes qui ne leur coûtent pas très cher et qu'elles préfèrent dès lors assurer le transport par route plutôt que par rail, tant que la chose est possible, parce que cela leur revient moins cher. Même si, pour notre part, nous utilisons énormément de nos propres camions pour nos services rail-route, ces firmes de transport préfèrent le transport routier pour certains tronçons, parce qu'il leur revient moins cher. Il s'agit essentiellement de trajets relativement courts ou de certains services spécialisés. Toutefois, un pourcentage important de nos dessertes routières emprunte l'option rail-route.

M. Turner: Est-il vrai que vous allez adopter une manière de transport rail-route pour les liaisons les plus courtes?

M. Lawless: En effet. Nous avons décidé de rouvrir le dossier de la liaison Toronto-Montréal, pour voir dans quelle mesure nous pourrions utiliser une formule rail-route, de manière à faire concurrence—tant au niveau du prix que du service—au transport purement routier. Nous nous penchons sur la question cette année-ci, et nous espérons pouvoir réintégrer ce secteur du marché.

M. Turner: L'été dernier, vous avez envoyé une notification à vos employés de London et de Belleville—ils étaient, je crois, 32 à Belleville, et 18 machinistes à London—en leur demandant plus ou moins de faire valoir leurs droits à la retraite; vous leur avez proposé un règlement forfaitaire variant entre \$30,000 et \$45,000, selon le nombre d'années de service et le nombre d'années ouvrant droit à pension qu'il leur manquait avant l'âge normal de la retraite, qui est de 65 ans. Où avez-vous été cherché ces \$40,000, \$42,000 ou \$35,000, et ne s'agissait-il pas des congés payés légaux des employés, et d'un congé annuel de cinq ans dans le cas des employés ayant 60 ans? En d'autres termes, vous les avez achetés avec leur propre argent.

Une voix: Du moins ceux d'entre eux qui ont eu le plus de chance.

Une voix: Et comment.

M. LeClair: Monsieur le président.

Le président: Monsieur LeClair.

[Texte]

Mr. LeClair: We can only answer part of that and we will endeavour to try to come up with the rest of the answer later. Where did the money come from? The money came from general company funds. It was not necessarily obtained, or what have you, there is a job security fund.

I would like to defer, to see how much of the \$30,000 to \$45,000 was covering accrued vacation pay. From those amounts, it seems to me that that seems to be fairly high to be covering only accrued vacation.

With your permission, we will get the figures. I will try to get you the averages: how much of this was for vacation, how much of this was as a settlement—or as severance pay, if you want.

Mr. Turner: It is pretty close to their annual vacation pay and their statutory holiday pay.

The pension board meets once a month, is that correct?

Mr. LeClair: I cannot tell you to what extent that is precise. I think it is, but . . . I think it is once a month, yes.

Mr. Turner: So, six or seven months down the road, you know a man is going to retire and it does not take that long to make up the man's retirement pension. Also, it is based on his last two weeks' pay—I realize that. But we had cases in London with these engineers' cash bonds. I suggested to Mr. Pepin's office staff, why did they not give them a cash settlement of \$20,000 while they were waiting? Some of them waited five, six or seven months for the money—no pension, no nothing, just cut off and nothing.

I suggested that you give them \$20,000 and there was no action. Why not?

The Chairman: Dr. LeClair.

Mr. Turner: That is right.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I did recognize this morning that I thought, as well, this is quite long—I think there was a question from a gentleman on this side—and that we would be looking into this and trying to bring in some improvements in terms of the length of time it takes after the employee has retired to his first cheque.

We can certainly look at the possibility, also, of giving an amount, which is not necessarily the whole amount, to bridge the gap. I will endeavour to look at this possibility and, hopefully, when we come back on the pension sitting we might be able to give you some answers.

[Traduction]

M. LeClair: Nous ne pouvons répondre sur le champ qu'à une partie seulement de la question, mais nous allons essayer de vous fournir ultérieurement le reste de la réponse. D'où cet argent provenait-il? Du budget général de la compagnie. Nous ne devons pas nécessairement aller le chercher, peu importe l'expression, en ce sens qu'il s'agit d'une caisse de sécurité d'emploi.

J'aimerais ne pas préciser d'avantage, en attendant de savoir dans quelle proportion cette somme de \$30,000 à \$45,000 était constituée par le remboursement des indemnités de congés payés accumulés. En effet, ces chiffres me semblent trop élevés pour qu'il s'agisse exclusivement d'un remboursement de congés payés accumulés.

Si vous nous le permettez, donc, nous allons obtenir ces chiffres et vous les faire tenir. Nous allons essayer de vous fournir les moyennes: le pourcentage représenté par les congés payés, le pourcentage représenté par le règlement forfaitaire ou par l'indemnité de cessation de fonctions, si vous préférez.

M. Turner: Les chiffres correspondaient assez bien au total des indemnités annuelles de congés payés et de congés légaux.

La Commission des pensions se réunit une fois par mois, n'est-ce pas?

M. LeClair: Je ne saurais vous le dire. Je crois bien, mais . . . oui, je crois bien qu'il s'agit d'une fois par mois.

M. Turner: Dès lors, vous savez six ou sept mois d'avance qu'un employé va prendre sa retraite et il ne faut pas aussi longtemps pour calculer sa pension. Je sais également que la pension est fonction de la dernière période de paye de deux semaines. Toutefois, nous avons eu connaissance du cas des machinistes de London et de leurs obligations. J'avais demandé aux collaborateurs de M. Pepin pourquoi ses employés navaient pas pu obtenir un règlement forfaitaire de \$20,000 pendant la période de carence. En effet, certains de ses employés ont dû attendre 5, 6 ou 7 mois avant de toucher leur argent et, pendant cette période, ils n'ont rien touché du tout de qui que ce soit.

J'avais proposé qu'on leur verse \$20,000, mais ce fut peine perdue.

Le président: Monsieur LeClair.

M. Turner: C'est bien cela.

M. LeClair: Monsieur le président, j'ai admis ce matin que cette période de carence était en effet bien longue—en réponse, je crois, à une question de quelqu'un de ce côté-ci—and j'ai dit que nous allions nous pencher sur la question pour tenter d'améliorer la situation et de réduire la période de carence, c'est-à-dire la période qui s'écoule entre le moment où l'employé prend sa retraite et celui où il touche son premier chèque.

Nous pouvons également envisager la possibilité de verser un certain montant partiel pour leur permettre de faire la soudure. Je m'engage à envisager la question et j'espère que lorsque nous comparaîtrons à nouveau devant vous à propos des pensions, nous pourrons vous fournir des réponses.

[Text]

Mr. Turner: It is too late now, sir, because some of these employees have cashed some of their bonds at 19.5 per cent. Some of them have kids going to college and they needed money. Some of them even went down to the bank and borrowed money to tide them over. That is not right.

Mr. LeClair: I am not disputing that. I am just saying that I agree with you and we will see what can be done about it.

Mr. Turner: It looks, sir, as if, now that you have got rid of the passenger trains from London and Belleville, you are now going to start on the freight trains, because you are moving all the Rail Canada traffic controllers, you are going to move them to Toronto. Are you going to do the same thing for the engineers in freight service as you did for those in passenger service? I have schedules here. It looks as though the link from London to Windsor to Stratford is through the McMillan yard, then back to Stratford. Another suggestion is that traffic from the St. Thomas area bound for Sarnia may be travelling from St. Thomas to Glencoe to McMillan and then back to Sarnia, a distance of 400 extra miles, reducing the yard work in London.

Some official in the CNR has made a statement that the trains will grow to 10,000 feet. That is a long train. If you block a road crossing with 10,000 feet of cars and a fatality occurs due to an emergency vehicle being unable to respond to the call, who is going to be the goat when the investigation is completed? These are some of the concerns of the employees in the London and Sarnia area.

The Chairman: Who wants to handle that one? Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. Turner, we can confirm that we are examining and will be consolidating the dispatching offices that he is making reference to in southwestern Ontario and, indeed, in northern Ontario. Those discussions are under way now and activities are under way to take full advantage of the new communications system and the technology that we have to do that sort of thing.

• 1800

As far as the length of freight trains are concerned, we have convinced ourselves that we can run trains up to 10,000. Most of our trains are running at much shorter lengths than that; they are running at 6,500 or 7,000 feet. However, the technology is there to do that. We are certainly aware that there are penalties involved if we block crossings unnecessarily and we will not be doing that.

Mr. Turner: How long does it take to walk a train 10,000 feet?

Mr. Lawless: It takes quite a while.

Mr. Turner: It should. More than five minutes.

[Translation]

M. Turner: En l'occurrence, il est trop tard, monsieur, étant donné que certains de ces employés ont déjà encaissé certaines de leurs obligations à 19 et demi p 100. Certains d'entre eux ont des enfants aux études, ils avaient besoin d'argent. Certains ont même dû aller emprunter à la banque. C'est très injuste.

M. LeClair: Je ne le conteste pas. Je vous dis simplement que je suis d'accord avec vous et que nous allons voir ce que nous pouvons faire.

M. Turner: Maintenant que vous avez supprimé le service voyageurs entre London et Belleville, il semblerait que vous allez passer aux convois à marchandises, à en juger par le fait que vous allez muter tous les aiguilleurs de Rail Canada à Toronto. Allez-vous faire pour les machinistes du service marchandises ce que vous avez fait pour les machinistes du service voyageurs? J'ai ici vos horaires. Apparemment, la ligne London-Windsor-Stratford passe par la gare de triage McMillan, pour passer ensuite par Stratford. Il est également question que les convois en partance du secteur St. Thomas en direction de Sarnia puissent suivre la ligne St. Thomas-Glencoe-McMillan, pour revenir ensuite à Sarnia, soit 400 milles de plus, réduisant dès lors les activités de la gare de triage de London.

Quelqu'un, au CN, a dit que les convois allaient atteindre 10,000 pieds, ce qui est très long. Si vous immobilisez la circulation routière à un passage à niveau le temps que passe un convoi de 10,000 pieds, et si, de ce fait, une ambulance se trouve bloquée, avec pour résultat une mort d'homme, qui va-t-on fustiger au moment de l'enquête? Voilà quelques-unes des inquiétudes des employés des secteurs de London et de Sarnia.

Le président: Qui veut répondre à cette question? Monsieur Lawless.

M. Lawless: Monsieur le président, nous pouvons vous confirmer le fait que nous examinons actuellement la situation et que nous allons regrouper nos services d'aiguillage, ceux dont parlait M. Turner, du sud-ouest de l'Ontario, ainsi d'ailleurs que du nord de cette province. Des discussions sont en cours et des mesures sont appliquées pour tirer profit au maximum du nouveau réseau de communication et de la technologie dans ce domaine.

Pour ce qui est de la longueur des convois de marchandise, nous sommes convaincus que nous pouvons aller jusqu'à 10,000 pieds. La plupart sont de taille beaucoup plus réduite actuellement, soit de 6,500 à 7,000 pieds. Il n'en demeure pas moins que la technologie nous permet de faire plus. D'autre part, nous ne perdons pas de vue les peines prévues si nous bloquons les passages à niveau inutilement. Nous n'avons aucunement l'intention de le faire.

M. Turner: Il faut combien de temps pour marcher tout le long d'un train de 10,000 pieds?

M. Lawless: Pas mal longtemps.

M. Turner: Certainement plus de 5 minutes.

[Texte]

Mr. Forrestall: In my condition, it takes an hour and seven minutes.

Mr. Turner: Dr. LeClair . . .

The Chairman: Two minutes, Mr. Turner.

Mr. Turner: Do you believe a pension scheme is part of the benefit plan? In other words, it is deferred money that you possibly negotiate when you are negotiating benefits and wages, the same as the pass. It was negotiated many, many years ago, and it was part of a benefit plan. In other words, you may not get all the money you think you are going to get because you are going to pay so much into a pension scheme. I agree with it; you take less money. It depends on your age. If you are over 40 years of age, you are thinking pension; if you are over 30 years of age, you are thinking about the kids going to college, so you have to have priorities.

Anyone who has a pension scheme, you have to take less money in wage settlements in order to provide yourself with a good pension at age 65; and a pass is exactly the same thing; it is deferred wages.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I am not too sure what the specific question was.

Mr. Turner: Are they part of the benefit plan or are they part of the wage package?

Mr. LeClair: Are you asking, are they negotiated as part of the wage package or the pension benefits?

Mr. Turner: That is right.

Mr. LeClair: The answer to this, as I understand it, is, no, they are not negotiated as part of the wage benefit when we sit down with the unions and negotiate a wage package. The pension benefits are not . . .

Mr. Turner: It took six years to find out the CNR pension was negotiable . . . That was the first time in all my long service with the CNR I knew the pension plan was negotiable. No one would tell us; it was holy ground; you could not touch that. Even the union officials would not admit it. That is the reason the pensioners got an increase in their pensions because we took hold of it in this committee.

There are all kinds of things wrong with this pension scheme, even in your annual report. I will send you a copy of what I think is wrong.

The Chairman: Mr. Turner, your time is up and I would suggest that we deal with that when we have CN here specifically on the pensions, when you will have more time to do it.

Mr. Turner: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not think we can get into that in more depth tonight.

Mr. Forrestall: One question?

[Traduction]

M. Forrestall: Dans mon état, il me faudrait une heure et sept minutes.

M. Turner: Monsieur LeClair . . .

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Turner.

M. Turner: Vous êtes d'avis que le régime de pensions fait partie de l'ensemble des avantages marginaux? Au moment de négocier, c'est un montant d'argent différé que vous négociez au chapitre des salaires et des avantages marginaux, la même chose que pour un laissez-passer. Le laissez-passer a été négocié il y a bien des années et faisait partie de l'ensemble des avantages marginaux. En d'autres termes, l'argent que vous recevez est moindre parce que vous contribuez à un régime de pensions. Je suis bien d'accord pour que vous en ayez moins tout de suite. Evidemment, les opinions varient là-dessus selon l'âge. Si vous avez au-dessus de 40 ans, vous pensez à votre pension; si vous en avez plus de 30, vous pensez à envoyer vos enfants à l'université. Vos priorités peuvent être différentes.

Quiconque contribue à un régime de pensions, doit s'attendre à moins d'argent au titre de son salaire; il le fait pour le moment où il aura une bonne pension à 65 ans. C'est la même chose pour le laissez-passer; c'est un montant d'argent différé.

M. LeClair: Je ne sais pas si j'ai très bien compris la question.

M. Turner: Le régime de pensions est-il inclus dans les avantages marginaux ou dans le salaire?

M. LeClair: Vous voulez savoir s'il est négocié comme élément du salaire ou des avantages marginaux?

M. Turner: Oui.

M. LeClair: Si je comprends bien, le régime de pensions n'est pas négocié comme élément de salaire au moment de la négociation avec les syndicats. Le régime de pensions . . .

M. Turner: Il a fallu six ans pour qu'on s'aperçoive que la pension du CN était négociable . . . Après mon long service au CN, il m'a fallu tout ce temps pour m'apercevoir que le régime de pensions était négociable. A un moment donné, c'était tabou. Personne ne devait en parler. Même les représentants syndicaux ne voulaient pas en parler. Les pensionnés ont finalement obtenu une augmentation de leur pension après que ce comité s'en soit mêlé.

Le régime de pensions comporte toutes sortes de défauts, c'est évident même d'après votre rapport annuel. Je vous en enverrai un exemplaire avec ce que j'y vois de mal.

Le président: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Turner. Je vous propose de revenir sur ce sujet lorsque le CN comparera au sujet des pensions. Ce sera plus facile.

M. Turner: Merci, monsieur le président.

Le président: Je ne pense pas que nous puissions explorer davantage ce sujet ce soir.

M. Forrestall: Puis-je poser une question?

[Text]

The Chairman: I was going to have both you and Mr. McKnight for a ten-minute round. Just one question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wonder whether I might ask one further question. Most of us were somewhat shocked, to say the least, to learn through the newspapers a short while ago, of Mr. Frank Roberts' resignation from his office at VIA Rail.

Earlier, in work undertaken by this committee, Mr. Roberts was quite emphatic about his intention to hang in with VIA unless there were any more cuts, such as were initiated 18 months ago. Do you have any knowledge or can you tell this committee whether or not there has been any indication from VIA Rail of a lessening in their requirements of service from Canadian National?

Mr. LeClair: Mr. Lawless could be more specific. We also learned of Mr. Roberts' resignation through the newspapers. I was given no advanced notice whatsoever; that was a complete surprise to us, as well. Whether we have heard of any other impending cuts, I have not heard of them, but it is not impossible that Mr. Lawless has heard of some, and perhaps he might want to comment on that.

• 1805

Mr. Lawless: Mr. Chairman and Mr. Forrestall, no, there are no impending cuts that we have been advised of the magnitude that I think you are talking about when the 20 per cent was put in, but you should realize that Via are continually meeting and dealing with us as they introduce the new LRC trains. That has the effect of making adjustments to other services, and they are doing that on a regular and continuing basis. However, there are no major cuts as far as we are concerned. There are just adjustments in some of the services.

Mr. Forrestall: Were you given any advance knowledge last June or July of the pending 20 per cent cut, prior to the cut being actually announced by government?

Mr. Lawless: No, we were not given any advance notice. We read it in the papers, too.

Mr. Forrestall: Oh, you read it in the newspaper as well. So you would not know this time either. That is all right. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: You might say it is incredible, but . . .

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

As I understand it, CN will be eliminating 700 positions—200 in administrative, 180 in track repair, 175 train operations, 155 line-point servicing—that along with the 1,800 jobs that were eliminated last February. Could you tell the committee where these jobs will be eliminated—the areas, the service centres?

The Chairman: Mr. Lawless.

[Translation]

Le président: J'étais sur le point de signaler que vous et M. McKnight aviez droit à un tour de 10 minutes. Une seule question, s'il vous plaît, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. La plupart d'entre nous avons été fort surpris, c'est le moins qu'on puisse dire, d'apprendre par la voix des journaux il y a quelque temps que M. Frank Roberts démissionnait de ses fonctions à VIA Rail.

Plus tôt, devant ce comité, M. Roberts avait clairement indiqué son intention de rester avec VIA à moins qu'il n'y ait une réduction comme celle qui avait été opérée il y a 18 mois. Savez-vous, pouvez-vous dire au comité si VIA Rail vous a indiqué son intention de diminuer sa demande de service auprès du CN?

M. LeClair: M. Lawless pourrait être plus précis à ce sujet. Nous avons également appris, quant à nous, la démission de M. Roberts par la voie des journaux. Personnellement, je n'ai pas eu d'avertissement préalable. Nous avons tous été pris par surprise. Avons-nous entendu parler d'autres compressions? Ce n'est pas mon cas, mais M. Lawless en a peut-être entendu parler et a peut-être quelque chose à ajouter.

M. Lawless: Monsieur le président et monsieur Forrestall, je n'ai entendu parler d'aucune compression d'une importance similaire aux 20 p. 100 de l'année dernière, mais il faut bien se rendre compte que nous avons des contacts permanents avec VIA au sujet de l'introduction des nouveaux trains LRC. Celle-ci nécessite des ajustements à d'autres services, et tout cela se fait de façon continue. Cependant, nous ne sommes informés d'aucune compression d'importance, mais uniquement d'aménagements apportés à certains des services.

M. Forrestall: Aviez-vous été informés, en juin ou juillet dernier, des compressions de 20 p. 100, avant qu'elles soient annoncées par le gouvernement?

M. Lawless: Non, nous n'avons eu aucun préavis. Nous l'avons appris également par les journaux.

M. Forrestall: Vous l'avez également appris par les journaux? Il n'y a donc aucune raison pour que vous soyiez prévenus cette fois-ci. C'est très bien, je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Cela paraît incroyable, mais . . .

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Je vous remercie, monsieur le président.

Si je comprends bien, le CN va supprimer 700 postes—200 postes administratifs, 180 postes dans l'entretien des voies, 175 postes dans l'exploitation des trains, 155 postes d'entretien du matériel, le tout s'ajoutant aux 1,800 emplois déjà éliminés en février dernier. Pouvez-vous indiquer au Comité dans quelles localités, dans quels centres de service ces suppressions d'emplois interviendront?

Le président: Monsieur Lawless.

[Texte]

Mr. Lawless: Mr. Chairman, Mr. McKnight, actually I do not have with me exactly where they are going to be eliminated, and I think this is an ongoing process. What happens here is that we analyse the system traffic levels, and most of those cuts that are ahead of us are based on anticipated traffic levels, and we will be reducing the staff on that basis. However, we will look at where we are at the moment, and we would be prepared to provide this committee with as close a geographical split as we can in whatever categories we can.

Mr. McKnight: Thank you very much.

In Saskatchewan, through you Mr. Chairman, you have considerable land holdings; and looking in your annual report, I do not see any revenues specifically associated with those land holdings. Where are they, and what revenues do you derive from these holdings that you have?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think Mr. Armstrong can give you the details of the moneys we derive from our mineral rights holdings in Saskatchewan. The magnitude of the holdings are tremendous, which, as you know, is something like 2.6 million acres. Recently we have been doing some of our own exploration on this. Mr. Armstrong can give you the details.

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: Yes. I am checking to see the specific points. You were asking about income. In Saskatchewan, we have 2.23 million acres of mineral rights. The revenues in 1981 come to a total of \$6.5 million, but I do not have a separation of that with the acreage in Alberta. But in total, our mineral holdings were producing \$6.5 million.

Mr. McKnight: Alberta and Saskatchewan?

Mr. Armstrong: Yes. We are stepping that up quite noticeably this year. We expect that figure is targeted to go to about \$15 million this year, which is the net profit. At the moment, we have eight holes that were sunk in Saskatchewan last year in the Cactus Lake area. There are another 20 in the process of going down now at Luseland, Druid, and Plato—some light oil but mainly medium density production of between 60 and 100 barrels. So, it should produce a net this year of about \$15 million.

Mr. McKnight: And of course, with the proposed changes in royalty structure, they may get a little more than that.

Mr. Armstrong: More attractive.

• 1810

Mr. McKnight: Dr. LeClair, your predecessor had answered a couple of questions in this committee last year regarding the speculation about CN extending its holdings into the oil business and the purchase of an oil company. As the new president, do you have any inclination or are you actively considering?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I will speak on the word "inclination" first and then give you the facts as they are now. I was involved at that time in looking into some acquisitions in

[Traduction]

M. Lawless: Monsieur le président, monsieur McKnight, je n'ai pas ces renseignements avec moi, mais il s'agit d'un processus continu. Ce qui arrive, c'est que nous analysons les niveaux de trafic, et la plupart de ces suppressions d'emplois sont fondées sur des projections de trafic. Nous allons voir où nous en sommes et communiquer au Comité la répartition géographique, aussi précise que possible, de ces suppressions d'emplois.

M. McKnight: Je vous remercie.

Vous détenez une superficie considérable de terrain en Saskatchewan, et je ne vois nulle part dans votre rapport annuel de comptabilisation des recettes que vous en retirez. Quelles sont ces recettes?

M. LeClair: Monsieur le président, je crois que M. Armstrong pourra vous communiquer les détails des recettes que nous tirons des droits miniers que nous détenons en Saskatchewan. Il s'agit d'une superficie énorme, quelque 2.6 millions d'acres. Récemment, nous avons nous-mêmes entrepris de les prospection, et M. Armstrong pourra également vous en donner les détails.

Le président: Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Oui. Je suis en train de vérifier les chiffres. Vous avez demandé quelles sont nos recettes. En Saskatchewan, nous détenons des droits miniers sur 2.23 millions d'acres. Les recettes, en 1981, se sont élevées à un total de 6.5 millions, mais je n'ai pas la ventilation pour l'Alberta. Au total, nos droits miniers nous ont rapporté 6.5 millions.

M. McKnight: En Alberta et en Saskatchewan?

M. Armstrong: Oui. Nous développons sensiblement nos activités dans ce secteur et prévoyons des profits nets de 15 millions cette année. Nous avons procédé, l'année dernière, à huit forages dans la région de Cactus Lake, en Saskatchewan. Vingt autres forages sont en cours à Luseland, Druid et Plato, dont certains portent sur des gisements de pétrole léger, mais la majorité sur des gisements de pétrole de densité moyenne et présentant un potentiel de 60 et 100 barils. Nous prévoyons donc un profit net de 15 millions de dollars cette année.

M. McKnight: Évidemment, avec le projet de modification du régime des redevances, ce chiffre pourrait être encore un peu plus élevé.

M. Armstrong: Certainement.

M. McKnight: Monsieur LeClair, votre prédécesseur a répondre l'année dernière à quelques questions concernant la possibilité que le CN étende ses activités dans le secteur pétrolier et achète une compagnie pétrolière. En tant que nouveau président, avez-vous la même inclination, ou bien envisagez-vous activement de le faire?

M. LeClair: Laissez-moi d'abord vous parler de mon inclination et vous indiquer ensuite les faits tels qu'ils se présentent. J'avais participé à l'époque aux études sur l'acquisition d'une

[Text]

the oil business of a major nature. At this moment, we are not pursuing this and there is nothing on the horizon, as far as I am concerned, that would indicate that we are again going to look at the possibility of major acquisitions. Our endeavours in the oil field will be limited to trying to maximize the return on our own lands, but we are not looking now for some major acquisition.

Mr. McKnight: Okay, just moving now to the negotiations and the proposal that have been put forward with the UTU and the appointment of Dr. Gold as the conciliation commissioner, do you have or can you provide—I guess I can get it in another way—the order in council and the mandate Dr. Gold has? How broad is his mandate as conciliation commissioner? This goes into the questions Mr. Benjamin and Mr. Turner have been asking about pensions. Is that included in his mandate as conciliator?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, that is one of the experts we have not brought with us today, the vice-president of Labour Relations. I do not think any one of us here has seen the order in council or is aware of what is in it, but we could endeavour to provide you with as much as we know of the mandate. To the extent that we know what this mandate is, I think we would try to provide you with this perhaps as part of the questions we will be answering to the chairman.

Mr. McKnight: In discussions with some of the members of the UTU—this is members speaking individually—they would feel that if Dr. Gold's conciliation does not bear fruit, some of the members feel that a voluntary arbitration process would be beneficial to both the members and the CN and to Canada. Knowing that there is a step in the process before that happens, does CN have any objection to voluntary arbitration as a method, not particularly in this instance but in any method of settling disputes?

Mr. LeClair: When you say voluntary arbitration, do you have in mind binding arbitration?

Mr. McKnight: Voluntary.

Mr. LeClair: Yes, I cannot tell you what our experience has been on this in the past. I can tell you my initial reaction. We would want on this particular instance to wait, of course, to see whether this process would help. After that, if that is not satisfactory, by then I think that both CN and, hopefully, the unions will want to try to come to some agreement, no matter what the methodology and no matter what the tool. And if it were perceived as voluntary arbitration—you always have a feeling before you go into this as to what might come out—if it were perceived that that would do it, I think I would like to make sure that we consider this very very seriously. I cannot at this time promise you that this would be the way, but personally I would be inclined to take a very good look at that.

Mr. McKnight: One final question, Mr. Chairman, on Dr. Gilson's preliminary study and report on the Crow benefit and the payment of the Crow benefit, the payment of the benefit would be 100 per cent of the railways 1982, 1983, and would generally phase to a direct payment to producers over a seven-year period, leaving about Crow... about 15 per cent of

[Translation]

grosse société pétrolière. Nous ne poursuivons plus ce projet et rien ne se présente à l'horizon qui pourrait nous inciter à le reprendre. Nos activités dans le domaine pétrolier se limiteront à rentabiliser le plus possible nos propres gisements, et nous n'avons pas l'intention de procéder à de grosses acquisitions.

M. McKnight: Bien. Venons-en maintenant à vos négociations avec l'UTU et la nomination de M. Gold comme conciliateur. Pourriez-vous nous communiquer le texte du décret et du mandat de M. Gold? Je pourrais toujours l'obtenir par d'autres moyens, mais j'aimerais savoir quel est son mandat en tant que conciliateur? Ceci est lié aux questions que M. Benjamin et M. Turner ont posé sur les pensions. Est-ce que le régime de pensions fait partie de son mandat de conciliateur?

M. LeClair: Monsieur le président, l'un des experts qui nous fait justement défaut aujourd'hui est le vice-président chargé des relations de travail. Je pense que personne d'entre nous ici n'a vu le décret ni ne sait ce qu'il contient, mais nous sommes disposés à vous communiquer tout ce que nous savons de son mandat. Le mieux serait de le faire par écrit, en même temps que les autres réponses que nous remettrons au président.

Mr. McKnight: Il ressort des discussions que j'ai eues avec certains membres de l'UTU, qui parlaient en leur nom personnel, que si la conciliation de M. Gold n'aboutit pas à un accord, certains des syndiqués considèrent qu'un arbitrage volontaire serait bénéfique aussi bien pour le syndicat que pour le CN et le Canada. Sachant que l'accord du CN est nécessaire pour cela, avez-vous des objections à la méthode de l'arbitrage volontaire, non pas spécialement dans ce cas particulier, mais de façon générale?

M. LeClair: Lorsque vous parlez d'arbitrage volontaire, entendez-vous un arbitrage contraignant?

Mr. McKnight: Volontaire.

M. LeClair: Je ne sais pas quelle a été notre expérience à ce propos par le passé. Je peux vous indiquer ma réaction initiale et qui est que nous préférerions attendre pour le moment si la conciliation va aboutir. Si elle échoue, j'espère que le CN et les syndicats chercheront sincèrement à trouver un accord, quelle que soit la méthode ou l'outil utilisé. S'il devait apparaître—and on a toujours, au départ, certaines indications des résultats probables—that l'arbitrage pourrait constituer ce moyen, je serais prêt à l'envisager très sérieusement. Je ne peux pas vous faire de promesse pour le moment, mais personnellement, j'envisagerai la possibilité très sérieusement.

Mr. McKnight: Une dernière question, monsieur le président, concernant l'étude préliminaire et le rapport de M. Gilson sur le tarif du pas du Nid-du-Corbeau. La subvention serait versée à 100 p. 100 aux compagnies ferroviaires en 1982 et 1983, ensuite de quoi, elle irait progressivement aux producteurs sur une période de sept ans, avec les chemins de fer ne touchant

[Texte]

the benefit would stay as a direct payment to the railroads. This is in the preliminary report. How would the railroads gain the revenue that we are told you need to expand your capacities if the benefit is not paid to the railroads, if the benefit is paid to the farmers and they choose to use another mode of transportation to move their goods? What good is changing the Crow going to do to benefit the railroads if you do not get the money?

• 1815

The Chairman: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: Well, obviously, it will be no benefit to the railway if the benefits are paid directly to the farmer and he does not pay anything to the railways. We have taken a very, if you want, neutral stand on this. We have said that we are interested in a payment of the shortfall of the Crow, and if in the wisdom of the government, or whoever makes the decision, that they will pay the farmers—that is what the farm groups want of course, or some of the farm groups want. You are right. I stand to be corrected. They do want the agricultural benefit, which they call it now, paid directly to the farmers so that they can have a choice on what crops are going to grow and what they are going to ship, what they are going to export or move domestically. We do not really care which way they do it, as long as we get paid that benefit, that Crow shortfall. That is the position we have taken with the commission.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight. That winds up our hearings. Mr. Armstrong, you had, I believe, some answers.

Mr. Armstrong: Yes, we have.

The Chairman: Or at least—

Mr. Armstrong: We do, Mr. Chairman.

The Chairman: —an answer to a question that was asked earlier. If you would like to put it on the record, it would be easier than submitting it in writing.

Mr. Armstrong: We gave Mr. Corbin, originally, material relating to the year 1981, reduction of employees in express and how they were disposed of, and I undertook to provide the same information for the beginning of 1982. For the four months of which we have record, up to April 30—I say that because it is the period when all of the separations are settled up and there is nothing in process—there were 203 persons reduced. Of those, 38 were separated by death, resignations or discharge. Sixty-six went to retirement, and 99 were reassigned within the company.

I undertook to give some indication as to the number of relocations involved. I am informed that a precise figure is not available, but that a good estimate is that of the 426 persons reassigned in 1981, a maximum of 20 were required to relocate, and of the number that will be placed by reassignment this year, a maximum of 10 will be required to relocate.

The Chairman: And you pay the relocation costs.

Mr. Armstrong: I beg your pardon?

[Traduction]

plus que 15 p. 100. Ce sont les recommandations du rapport préliminaire. Comment les compagnies ferroviaires dégagent-elles les revenus dont vous dites qu'elles ont besoin pour améliorer leur réseau si ces paiements ne leur sont plus versés, mais sont octroyés aux agriculteurs et que ces derniers choisissent un autre mode de transport? Quel avantage les compagnies ferroviaires trouveront-elles à la modification de ce tarif si elles ne touchent pas l'argent correspondant?

Le président: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Les compagnies ferroviaires n'en tireront évidemment aucun avantage si la subvention est versée directement à l'agriculteur et si celui-ci ne reverse rien aux chemins de fer. Nous avons adopté une attitude très neutre à ce sujet. Nous avons dit que nous étions intéressés à toucher ces paiements, mais si le gouvernement décide, dans sa sagesse, d'octroyer le montant aux agriculteurs... c'est évidemment ce que réclament certaines des associations qui les représentent. Vous avez raison. Je dois rectifier ce que j'ai dit. Ils souhaitent que la prestation agricole, c'est ainsi qu'ils appellent ce versement, leur soit payée directement, de façon à pouvoir choisir quelles récoltes ils vont cultiver et quelles quantités ils vont exporter ou vendre sur le marché intérieur. Peu nous importe comment cela se fait, pourvu que le paiement finisse par nous revenir. C'est la position que nous avons adoptée vis-à-vis de la commission.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKnight. Cela met fin à notre audience. Monsieur Armstrong, vous aviez certaines réponses à donner, je crois.

M. Armstrong: Oui.

Le président: Ou du moins...

M. Armstrong: Oui, monsieur le président.

Le président: ...une réponse à une question qui avait été posée précédemment. Si vous voulez nous la donner, ce serait plus facile que de la soumettre par écrit plus tard.

M. Armstrong: Monsieur Corbin, nous avons ici les données concernant les suppressions d'emplois en 1981 et la manière dont elles ont été réalisées, et j'ai entrepris de vous remettre les mêmes données pour le début de 1982. Dans les 4 mois pour lesquels nous avons les données, c'est-à-dire jusqu'au 30 avril—je prends cette date, car c'est celle à laquelle tous les départs sont décidés—on a décidé 203 suppressions d'emplois. Parmi ceux-ci, 38 sont décédés, ont démissionné ou ont été congédiés, 66 sont des départs à la retraite et 99 ont été réaffectés à l'intérieur de la société.

Je m'étais engagé à vérifier le nombre de déménagements que cela avait nécessité. On m'informe que le chiffre précis n'est pas disponible, mais qu'une bonne estimation est que 426 personnes ont été réaffectées en 1981, dont un maximum de 20 ont dû déménager, et que ce chiffre sera de 10 au maximum en 1982.

Le président: Vous remboursez les frais de déménagement?

M. Armstrong: Je vous demande pardon?

[Text]

The Chairman: And you pay the relocation costs.

Mr. Armstrong: Yes. It depends on whether we are forcing or whether they are using their seniority, sir.

The Chairman: Okay. Thank you.

Dr. LeClair, I hope you did not find your first appearance, as president of CN before this committee, to be too difficult on the sweat glands. I think you have been forthright and direct with the committee, and I am sure I speak for all members of the committee when I say we appreciate that very much. I also want to thank Mr. Lawless, Mr. Armstrong, Mr. Franklin, Mr. Cooper and your other officials for coming here today to this extended session. We will be in touch with you next week, and we will keep in touch with Mr. Smith to try to establish mutually agreeable dates for your reappearance on the pension questions.

Mr. Benjamin

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the steering committee is meeting Tuesday morning.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: No doubt, we will be looking at next week, Thursday. Should we not ask CN, in the meantime, to take a look at next week, Thursday, and if it is mutually possible, that may be the day we can do it.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I can tell you right now that Thursday morning would be great because we have to appear in front of Treasury Board Thursday afternoon. So most of us would be here anyhow. Now whether it would be both afternoon and morning, that would be difficult, but certainly Thursday morning would be—

Mr. Benjamin: What about morning and evening?

Mr. LeClair: Yes, if that was—

An hon. Member: The morning might be enough.

Mr. LeClair: Sure. If that is the way to settle this, we will go ahead. Am I presuming, sir, that the decision will be, not that we provide you the information in writing, after seeing the briefs, but that it is now almost a certainty that we will be coming back to meet the committee?

• 1820

Mr. Benjamin: Okay, thank you.

The Chairman: Well, that is very helpful to us in our steering committee meeting, Dr. LeClair.

Mr. LeClair: This is the 17th I am talking about.

Mr. Benjamin: Yes, June 17, next week.

The Chairman: Yes, the 17th. It may be later; we will have to discuss that one.

In any case, again thank you very, very much. And continued success to CN; I hope you turn a profit.

Mr. LeClair: Thank you very much, sir.

[Translation]

Le président: Vous remboursez les frais de déménagement?

M. Armstrong: Oui. Tout dépend s'il s'agit d'un déménagement contraint, ou bien si l'employé le demande.

Le président: Bien. Je vous remercie.

M. LeClair, j'espère que nous ne vous aurons pas fait trop transpirer lors de cette première comparution devant notre Comité en tant que président du CN. Vous avez répondu de façon directe et franche, et je suis sûr que je traduis le sentiment de tous les membres du Comité en disant que nous vous en savons gré. Je tiens également à remercier M. Lawless, M. Armstrong, M. Franklin, M. Cooper et vos autres collaborateurs d'être venus et d'avoir participé à cette longue séance. Nous vous contacterons la semaine prochaine et garderons le contact avec M. Smith, afin d'essayer de décider d'une date de comparution sur la question des pensions qui convienne à tous.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le comité directeur se réunit mardi matin.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Nous allons donc certainement envisager de tenir la réunion jeudi de la semaine prochaine. Ne pourrions-nous pas déjà demander au CN si jeudi prochain lui conviendrait?

M. LeClair: Monsieur le président, je peux vous dire tout de suite que jeudi matin serait parfait, car nous devons comparaître au Conseil du Trésor jeudi après-midi. La plupart d'entre nous seraient donc ici, de toute façon. Par contre, si la séance devait se prolonger l'après-midi, ce serait difficile, mais jeudi matin serait—

M. Benjamin: Pourquoi pas jeudi matin et jeudi soir?

M. LeClair: Oui, si c'est nécessaire—

Une voix: Le matin pourrait suffire.

M. LeClair: Certainement. Si cela convient, c'est d'accord. Puis-je conclure qu'il ne sera plus nécessaire que nous vous remettions nos réponses par écrit, puisqu'il est presque certain que nous allons revenir la semaine prochaine?

M. Benjamin: Bien, je vous remercie.

Le président: Cela nous aidera beaucoup lors de la réunion de notre comité directeur, monsieur LeClair.

M. LeClair: Nous parlons donc bien du 17.

M. Benjamin: Oui, le 17 juin, la semaine prochaine.

Le président: Oui, le 17. Ce pourrait être plus tard, nous devrons en discuter.

Quoiqu'il en soit, je vous remercie infiniment et vous souhaite tout le succès possible; j'espère que vous réaliserez un profit.

Le Clair: Je vous remercie, monsieur.

[Texte]

The Chairman: The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Le président: La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX "TRPT-25"

RESPONSES PROVIDED BY THE CANADIAN
NATIONAL RAILWAYS TO QUESTIONS ON
THEIR ANNUAL REPORT FOR 1979

Questioner: Mr. Maurice A. Dionne, M.P.
Subject: Express Tariffs

At page 40a-5 of the unedited transcript of the Committee's proceedings of December 18th, its Chairman asked whether there had ever been an occasion when the Canadian Transport Commission had turned down a request for an increase in express tariffs, or modified such increase.

A review of CN's experience in such connection reveals one case that would appear to require an affirmative answer. In September 1977 the Commission issued an order that required a roll back of rates chargeable under ETA Tariff 100 for boats and canoes originating at Shawinigan, Quebec. In that case the normal application of the greater of the actual or constructive dimensional weights as the determinant factor in the basis of charges for such traffic was not permitted.

Questioner: Mme Eva Côté

Subject, Express Service,
Rimouski

It has now been confirmed that VIA RAIL is prepared to accept these shipments at Moncton for baggage car handling since determination has been made that the containers are totally leakproof.

These shipments move during the period May to October and there are generally two shipments forwarded per week. Each box weighs about 100 lbs. and each shipment usually consists of two or three boxes.

The shipper has advised that he will take the clams to the Express terminal at Moncton for weighing and waybilling in the late afternoon of each shipping day. At that time he will prepay the transportation charges and then take the boxes to the passenger station for loading on the train which is scheduled to depart Moncton at 1830 hours.

The consignee has stated that he will pick the shipments up at the passenger station in Rimouski. The train is scheduled to arrive at that location at 0136 hours.

On the basis of arrangements as per the foregoing and taking into account the additional cost of moving the shipments in baggage car service the transportation charges to be assessed the customer will be as follows:

<u>Weight</u>	<u>Rate</u>
201 lbs. to 250 lbs.	40.00
251 lbs. to 300 lbs.	43.00
301 lbs. to 350 lbs.	46.00
351 lbs. to 400 lbs.	50.00

Questioner: Mr. M. Harquail, M.P.

Subject: Express Employees,
Campbellton, N.B.

During the appearance of Mr. R.A. Bandeen, President and Chief Executive Officer of Canadian National Railways, before the Commons Transport Committee on December 18, 1980, Mr. M. Harquail requested certain information regarding the employees at Campbellton, N.B. in relation to a planned closure of the Express Terminal at that location.

In response to this request, attached are the following statements:

1. List of all Express Division employees at Campbellton as at January 1, 1981, showing occupational title, age and date of service and whether holding a permanent or temporary position.
2. Number of employees at Campbellton -- showing number of employees of retirement age and number of employees under two years of service.
3. Options and benefits available to employees affected.

It should be added that there is a comprehensive Employee Relations process in effect to implement the changes at Campbellton. With the understanding of the Union, representatives of Management have held meetings with the employees of Express and other CN Departments, as a group and individually, to explain the terms of the Special Agreement.

In the first instance, employees will make known their decisions based on the individual options open to them effective with a reduction of five (5) Express positions. Subsequently, the remaining affected employees will make known their decisions as a result of the reduction of the remaining positions to be abolished.

Throughout the process, a special committee has been established to assist employees with individual problems and find alternative employment for those affected.

C A M P B E L L T O NLIST OF EMPLOYEES IN ACTIVE
SERVICE AS AT JANUARY 1/81

<u>NAME</u>	<u>PIN</u>	<u>BIRTH DATE</u>	<u>SERVICE DATE</u>	<u>EMPLOYEE STATUS</u>	<u>POSITION STATUS</u>	<u>POSITION</u>
R.L. Court	525719	13/05/21	10/12/46	P	P	On Hand Clerk
M.G. Cooling	525717	19/03/29	12/06/47	P	P	Sr. Admin.
J.G. Smith	361917	11/03/22	10/06/48	P	P	Warehouseman
L.H. Sullivan	529315	21/04/24	23/06/50	P	P	Warehouseman
J.M. Parker	529501	16/10/32	01/08/50	P	P	Warehouseman
I.A. Chamberlain	577261	12/09/31	04/07/51	P	P	Motorman
J.W. Steeves	528038	27/03/31	26/12/46	P	P	Warehouseman
E.D. Noble	670619	25/11/28	24/09/60	P	P	Motorman
G.E. Irvine	648372	06/01/36	18/08/62	P	P	Warehouseman
R.J. Callaghan	367923	22/06/27	17/09/64	P	P	Warehouseman
J.E. Doucette	676525	31/12/37	11/11/64	P	P	Motorman
U.J. Thompson	786859	22/10/35	05/05/70	P	P	Motorman
S.M. Keays	786924	14/12/43	26/06/70	P	P*	General Clerk
A.J. Leblanc	776427	17/07/38	12/06/78	P	P	Warehouseman
R. Gionet	789193	21/09/52	22/06/72	P	P	Cashier
L. Bujold	778326	28/07/50	02/05/73	P	P	Motorman
A.E. Lyons	781172	11/08/52	16/06/74	P	P	Rate Biller
J.E. Stanley	782337	19/03/51	13/02/75	*S & R	Temp.	Motorman
M. Mallet	782487	07/04/53	20/04/75	P	P	Warehouseman
J.W. Ouellette	775295	08/04/52	01/02/77	P	P	Motorman
G. Lavoie	121839	19/01/54	06/05/80	S & R		
Y. Arsenault	777672	15/09/48	25/06/79	S & R		
A.J. Benwell	121841	09/02/53	27/04/80	S & R		

* S & R - Spare & Relief

STATEMENT 2

NUMBER OF CANADIAN NATIONAL EMPLOYEES

CAMPBELLTON, N.B.

	<u>Express Division</u>	<u>Other Functions of The Railway(1)</u>	<u>Total</u>
Total Number of Employees	23	81	104
Number of Employees Eligible for Early Retirement	3	18	21
Number of Employees with Less than 2 Years of Service	3	3	6
Number of Employees Holding Temporary Positions (included in the total)	4	8	12

NOTE:

- (1) Includes Administrative Services Dept.
 Engineering, Equipment Dept.
 Transportation Dept.
 Purchases & Material Management Dept.

STATEMENT 3

THE CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY
EXPRESS DIVISION

Major Elements of the CN Express
Employee Assistance Program

Introduction: The CN Express manpower assistance plan is designed to minimize the adverse effects on employees in the Express Division. It does this, first, by permitting employees to retire without incurring severe economic penalties.

Secondly, the plan provides relocation, retraining and maintenance of earnings benefits for employees willing to relocate to those locations where the Company has positions available.

Thirdly, the plan provides ample severance payments for individuals who elect not to move to those locations where the Company offers work.

Fourthly, where employees are unable to hold work, the plan provides lay-off benefits to bridge the period from lay off to recall.

Early Retirement Allowance: Employees--up to the number of positions being reduced--aged 55 and over and eligible for retirement, may elect to receive, in addition to their normal pension, an allowance that when added to their normal pension, will provide to age 65 an amount up to 80% of the employee's average earnings in the preceding five years. The employee also has the option to take a lump sum payment. (Example - clerk earnings \$344 per week, age 55 and 36 years of service would receive an allowance of \$309.00 per month or a lump sum of \$22,828.00). There are currently 21 CN Employees eligible for early retirement in Campbellton (3 in Express; 18 in other functions).

Bridging to Early Retirement: Employees between the ages of 54 and 55 years who are required to relocate to hold work may take lay-off benefits that will provide 80% of the employee's rate of pay at the time of lay-off, until age 55 at which time the employee may take an early retirement allowance. There are no employees in that category at Campbellton.

Maintenance of Present Wage Levels: Employees forced to lower-rated positions will have their rate of pay protected for five years and thereafter, until future general wage increases erase the differential.

STATEMENT 3

Severance Payments: Employees required to relocate to hold work, but who elect to sever their relationship with the Company rather than accept employment in another location, will receive up to 1 1/2 years severance payment. (Example - 31 years' service equates to 52 weeks of severance. 1 week's pay for each of the first 10 years and 2 weeks' pay for each of the 11th and subsequent years.)

Weekly Lay-Off Payments: Employees unable to hold regular employment will receive 80% of their wages until recalled or until their benefit accumulation is exhausted. Benefit accumulation equals 5 weeks for each year of service. Employees having 20, 25 and 30 years of service are entitled to 3, 4, and 6 years of lay-off benefits respectively. (Example - an employee with 15 years of service would receive 80% of his rate for 75 weeks.)

Relocation Expenses: Employees required to relocate in order to hold work will essentially have their full relocation expenses paid, including the sale of the employee's home. The agreement provides that employees will receive one week at full pay to look for a home at the new location; a lump sum allowance for transportation expenses; and an incidental expense allowance of \$400.

Training: Employees laid off because they lack qualifications; employees required to relocate to hold work; or employees who suffer a substantial reduction in their rate of pay, will be entitled to training to up-grade their skills, thus, enabling them to bid on future vacancies. Employees in training will receive 80% of their regular weekly rate.

Maintenance of Employment: Corporate manpower committees have been set up to ensure that employees unable to hold work, will be given first opportunity for employment within any of the Divisions of Departments of the Corporation. Training will be provided as required.

Questioner: Mr. G.M. Bloomfield, M.P.
Subject: Cattle Rates

An explanation was requested concerning the higher prices applied to transport of cattle during the period of October 15th to December 15th as compared to prices applied during the rest of the year.

This pricing action known commercially as "seasonal pricing", is practiced whenever a certain market shows consistently abnormal shipping peaks. The shipment of cattle falls into this category. About 50% of the annual traffic is handled in two and one-half (2½) months, leaving a large surplus of cars for the remainder of the year. The equipment that handles livestock is not suitable for other markets, and is virtually dedicated to the movement of cattle, along with the inherent costs.

This pricing action is therefore designed to motivate CN's customers to level out their shipments over the year, as much as possible, and to offer them the incentive of a lower rate during non-peak periods.

The end result is an increase in productivity, with a corresponding decrease in capital and operation expenditures generally.

Questioner: Mr. G.M. Bloomfield, M.P.

Subject: Hyde Park, 3rd Conc.
Crossing

SITUATION:

The construction of the Great Western Railway in the late 1800's intersected the existing roadway junction of the "Third Concession Road" and the road allowance between Lots 24 and 25, at Hyde Park Junction, Northwest of London, Ont., (now Mile 4.08, Strathroy Subdivision), thereby creating two level crossings within about 150' of each other.

About 1910, a wooden bridge was built over the tracks (Hyde Park Road Bridge) in an alignment that paralleled, but was immediately east of the road allowance between Lots 24 and 25. Concession 3 Road was then closed across the tracks (eliminating the level crossings) and was diverted, over Railway property, to join the Northern and Southern ends of Hyde Park Road Bridge.

A land exchange would normally have followed, but there is no record of its having been achieved and roadway traffic continues to traverse the diversions - a situation which poses no inconvenience to CN.

The land exchange situation remained dormant over the next 60 years, until in 1969 the Township of London requested that the various land ownerships become formalized. Over the ensuing 11 years, and assisted by the mediation of the Canadian Transport Commission in 1971-72 and again in 1977, negotiations proceeded to the point where, in 1979, the Township of London, the City of London,

the County of Middlesex and CN - all of whom have some jurisdictional responsibility at the site - agreed to share equally in the costs of legalizing the road system, i.e. - land surveys and legal costs. There had never been any disagreement concerning the necessity for the land exchange.

In September of 1980, the County of Middlesex obtained CN's approval of their land surveyor's site plan. This plan did not, however, delineate the parcels of land for exchange which is now in the process of being done.

The other problem which exists at the site concerns the junction between the diverted 3rd Concession Road, where it joins Hyde Park Road at the South end of the overhead bridge. The differences in elevations of the two roads at their point of intersection, as well as the acute approach angle, create not only a steep grade change varying from 7 to 10%, but an extreme curvature when going from one road to the other. This combination presents both difficulty and a potential hazard for road traffic.

In a 1972 letter from CN to the Township of London, a suggestion was made that this junction be moved further South where both curvature and gradients could be eased, and CN lands might not be required.

This latter proposal is now dormant, and there is no further impediment to the exchange of lands required as soon as the required plans are completed.

Questioner: Mr. R. Murphy, M.P.

Subject: Profitability of
Intermodal Service

Intermodal Services is an integrated part of the CN Rail Division, reflecting the high degree to which its assets and operations are shared with other segments of CN Rail. This means that no separate cost accounting is done for Intermodal as an entity, even though revenues are readily separable (as they are for any market segment).

However, CN does have various indications of the profitability of the Intermodal business. CN Rail routinely considers the profitability of different blocks of its traffic using a variable costing system, for the normal decisions involved in operating the railway: pricing, service design, investment, car allocation and others. Although such methodology is not conducive to summarizing financial results for each segment in total, our analysis indicates to us that Intermodal is certainly profitable. This belief is borne out by the steady growth which we have accommodated and encouraged in this segment -- growth which has been, and is projected to be, approximately double the overall rate for CN Rail overall traffic growth. As the roughest possible guess, the fact that the Intermodal business contributed over 10 percent of CN Rail's revenue during 1979 can be taken as evidence that it contributes at least a similar proportion of the Division's net income of \$235 million.

Questioner: Mr. M. Gass, M.P.

Subject: Construction of new ferry

As appears at page 42a-3 of the unedited transcript of the Committee's proceedings of December 18th, Mr. Gass asked for a report as to when the vessel now under construction for service in the Northumberland Strait was expected to be delivered and whether the gauge of her steel was or had been in dispute.

CN Marine's Management reports that delivery of the new vessel is still expected in advance of next winter's ice season and that there has never been a change in the thickness of steel planned for or being used in the vessel's construction. The icebreaker will be top class, A-1 Super.

Questioner: Mr. M. Gass, M.P.

Subject: Car Supply
P.E.I. Potatoes

1. Allocation of Extra Insulated Box Cars

In October 1979, CN made arrangements to place, if required, up to 80 additional cars in the Atlantic Region to meet the forecast potato shipments for the March-April 1980 peak. In addition, seventy-five (75) 50-foot insulated box cars were allocated for export movements to Halifax, N.S. and Saint John, N.B. during the same period. Although the necessary precautions to ensure supply were taken the domestic market did not reach the expected forecast, nor did the export movement materialize.

2. Number of Railcars Provided

CN dispatched 752 carloads and 439 trailer loads of potatoes between the period September 1980 to January 3, 1981. There were no apparent equipment shortages.

3. Testing of Supertherm Railcars

Five supertherm railcars are about ready and it is CN's intention to test the supertherm in the potato market. CN has 50 supertherm trailers and some of these have been and are being used successfully to handle P.E.I. potatoes. It is CN's longer term outlook to use supertherm equipment to transport most products which require protection.

Questioner: Mr. K. Penner, M.P.

Subject: TRACE, effect on deficit.

CN Express Division's net loss figures for the years 1979 (\$47.2 million) and 1980 (about \$53 million) include net costs of TRACE to the extent of \$7.9 million and \$4.7 million respectively.

Questioner: Mr. R. Skelly, M.P.

Subject: Facilities, Levis, Que.

For over a year there have been discussions with VIA representatives regarding plans of VIA to make this station a multimodal passenger terminal. VIA now has an agreement in principle with "La Société des Traversiers du Québec" and it is understood that DREE will be participating to some extent. CN is supporting this initiative as it will help to rationalize train operations in Levis.

In order to make this project possible, part of the station will have to be demolished and the following facilities will have to be relocated: the bunkhouse has been centralized into a new hostel in Charny, and a new watering facility for the passenger train is being built, also in Charny. When these facilities are completed, the train crews will be changed and the trains will be serviced at the same location in Charny.

On VIA's request, a tenant in the remaining part of the station has been notified that his lease will terminate at the end of February. However, VIA agrees that he may remain on a month-to-month basis until VIA is ready to proceed with the project.

CN has no further use for this station and VIA has been notified that CN is ready to dispose of the building. CN Rail has no other installation at this location.

Questioner: Mr. C. Turner, M.P.

Subject: Crossing Protection,
London, Ont.

Plans for the proposed installation of automatic signal protection at various grade crossings in London, Ontario, are contained in documents dated December 8 and 9, 1980, titled "London Terminal Improvements".

This project had been in the planning stage for some time, but the formal procedures in achieving approval for the project had to be gone through before any positive action could be taken in connection with the employees involved. After sufficient detail had been compiled, arrangements were made to meet with the London City fathers and the R.T.C. at a formal meeting of the London City Transportation and Environment Committee. This was a public meeting and suitable advertisements were publicized in the local newspaper prior to the meeting. This meeting was held in London on December 8, 1980 and CN Rail's presentation given at that time.

Prior to this meeting our Superintendent in London met informally with Mr. Turner and apprised him in general terms of the proposals. In addition, on CN advice, the London City Transportation and Environment Committee formally invited Mr. Len Colin, General Chairman - Brotherhood of Maintenance of Way Employees, to be in attendance.

The consensus of the Committee was to accept CN's proposals and the package was forwarded to London City Council for their meeting held December 15, 1980. The Council held funding for Egerton and Rectory Streets in abeyance, returning the revised proposals to the Transportation and Environment Committee. This Committee met again on January 12, 1981, again accepted the proposals and returned their decision to London City Council which met January 19th.

At this point it would appear that the only exception taken by the Council was the proposal to increase train speeds from 35 to 50 MPH.

The Labour Organization concerned in connection with the employees involved, should this project be approved, has not been approached formally, as of this date. Until R.T.C. and City Council approval is received CN's proposals cannot be implemented. The Labour Agreement involved provides for 90 day notice to be given to affected employees and this provision would naturally be covered.

In CN's opinion there has been no attempt to handle this project or start proceedings in a subversive manner. The Labour Organization was not formally notified of our intent due to the fact that we were aware that R.T.C. and City Council approval for the proposals was and is a pre-requisite of implementation.

Questioner: Mr. G.M. Bloomfield, M.P.
Subject: Crossing Protection

(a) Cost Increase of 152% in Charges by CN for Crossing Protection Maintenance 1971-79:

Over the 1971-79 period, the basic rate for a Signal Maintainer has increased from \$4.90 per hour to \$9.94 per hour or 203%, while material costs in the same period have increased between 71% to 166% depending on the type of component.

Difference in Rate of Increase Between CN and CP in Crossing Protection Maintenance Cost 1971-79:

As CP wage and material price increases have been exactly the same over this period, the only possible explanation of the difference would be the improvement over the past 3 years in a more complete and accurate reporting of recoverable costs on CN Rail.

This started in 1977 when the Annual Engineering Functional Activity Review indicated serious discrepancies in the reporting of recoverable maintenance costs on crossing protection installations across the System and was further improved by the introduction of our specialized computer systems ("BERMS") for reporting of Labour in 1979 and reporting of Material in 1981.

Prior to "BERMS" we had no way of ensuring recoverable charges were properly debited at the Foreman or Field level and often they were missed because the Labour distribution and/or material reporting did

not identify them.

With "BERMS" all recoverable facilities are coded in the System, and if charges are not being made, or are intermittent or distorted, the charges are flagged and a request for review is automatically made to the Field.

(b) Breakdown of Costs Underlying Those Charges:

In the absence of a specific crossing reference for a cost breakdown, the following identifies the type of work involved in the maintenance of a crossing protection. The precise distribution varies with different types of protections and physical crossing configuration.

Signal maintenance is carried out to prescribed CN requirements. This involves monthly testing of components such as batteries, crossing bell, voltage ground tests, signal visibility and alignment. Quarterly tests are made on flashing rates, gate mechanism and track circuits. Semi-annual tests include operation tests of relays, insulated rail joints, bond wires and cable connections to the track. Annual tests include line circuit and attachments. Every two years the above tests, plus electrical testing of the apparatus and ground resistance tests, are made.

Painting of the apparatus and replacement of defective parts is carried out as and when required.

Track Forces test the operation of the installation on a weekly basis

as prescribed by R.T.C. Order and replace insulated rail joints and switch insulation, as required.

Examples of component replacements include batteries, lamps, lenses, bond wires, insulators, and on occasion flashing light units and crossing bells. Hydro costs which have also doubled over the 1971-79 period are also billed.

(c) Who Allocates the Percentage of Maintenance Costs?

The Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission allocates the sharing of maintenance costs between the Railway and Road Authorities.

Questioner: Mr. R. Murphy, M.P.

Subject: Express Traffic,
Northern Manitoba

Rephrased Question: If Winnipeg and the Northern Manitoba Terminals considered for closure were one business unit, then what percent of the total revenue and weight handled will be impacted by the terminals to be closed?

Answer: After giving equal consideration to the forwarded and received traffic of all of the terminals involved (see attachment), we have estimated that 17% of the revenue and 21% of the weight handled by the business unit will be impacted. Not all of this business will be lost (to the Winnipeg terminal) however.

We expect that a considerable portion of the traffic from and to Winnipeg and other points will continue to be handled through the Winnipeg terminal, being interlined with trucking companies at that point.

The foregoing does not include traffic transferred at Winnipeg for points other than Northern Manitoba. If this workload had been included, the maximum impact in terms of weight would be reduced to about 16%.

The information provided is for traffic moving on all Express tariffs and represents all commodities (i.e. general merchandise); no further breakdown is recorded.

CN EXPRESS

REVENUES AND WEIGHTS
NORTHERN MANITOBA AND WINNIPEG

(11 Months Ended 30 November 1980)

REVENUE - 1980 - NOVEMBER YEAR-TO-DATE (\$ 000's)

	<u>Originated</u>	<u>Terminated</u>	<u>Total</u>	<u>North Only</u>
WINNIPEG	5,848	5,519	11,367	
THOMPSON	384	277	661	661
CHURCHILL	171	701	872	872
THE PAS	122	316	438	438
GILLAM	<u>68</u>	<u>342</u>	<u>410</u>	<u>410</u>
	<u>6,593</u>	<u>7,155</u>	<u>13,748</u>	<u>2,381</u>

$$\% \quad \frac{\text{Northern Manitoba Terminals}}{\text{Northern Manitoba Terminals & Winnipeg}} = \frac{2,381}{13,748} = 17\%$$

WEIGHT - 1980 - NOVEMBER YEAR-TO-DATE (000's)

	<u>Originated</u>	<u>Terminated</u>	<u>Total</u>	<u>North Only</u>
WINNIPEG	45,188	38,446	83,634	
THOMPSON	4,428	2,166	6,594	6,594
CHURCHILL	842	5,734	6,576	6,576
THE PAS	1,811	2,870	4,681	4,681
GILLAM	<u>520</u>	<u>3,533</u>	<u>4,053</u>	<u>4,053</u>
	<u>52,789</u>	<u>52,149</u>	<u>105,538</u>	<u>21,904</u>

$$\% \quad \frac{\text{Northern Manitoba Terminals}}{\text{Northern Manitoba Terminals & Winnipeg}} = \frac{21,904}{105,538} = 21\%$$

Questioner: Mr. K. Penner, M.P.

Subject: Wood Chips,
Hearst-Calstock Area

Carrier-Industry Task Force:

The Task Force established in November 1978 consisting of representatives from Domtar Ltd., CP Rail and CN Rail is still in effect. Its objectives were to establish a long-term rail transportation system for the movement of these woodchips in the face of rapidly declining box car fleet and uncompensatory rates. Alternatives reviewed included:-

- a) continued movement in standard box cars;
- b) future movement in railway-supplied high cube woodchip gondola cars;
- c) future movement in shipper-supplied high cube woodchip gondola cars.

In July 1979 CN submitted proposals for each of these alternatives which Domtar has been in the process of evaluating.

We were advised in September 1980 that the Domtar Task Force is recommending to its management the acquisition of 90 shipper-leased high cube woodchip gondola cars, 30 of which would handle traffic from Hearst and 60, traffic from White River, Ont., a local CP Station. Domtar further advised that acquisition and installation of appropriate unloading facilities at Red Rock must be deferred until 1981-82. At the end of 1982 traffic will consist of 65,000 tons from Hearst and 13,000 tons from Calstock. The Longlac traffic will cease. As gross weight limitation on CN's Pagwa Subdivision prevents the use of high cube woodchip gondolas from Calstock, this traffic will continue in standard box cars.

Our latest information is that Domtar is currently undertaking discussions with Hearst area truckers regarding the possibility of moving future traffic by highway, particularly since volumes will be significantly reduced over the next few years.

Current Box Car Service:

In the meantime, present traffic to Red Rock from these origins of approximately 160,000 tons continues to be handled in standard box cars, covered by CN Pool 8000. This pool has a fleet of 385 cars, 119 of which are assigned to the Prairie Region for chips traffic into Thunder Bay. It is expected that

Current Box Car Service (Cont'd):

as many as 109 of these cars can be made available to Great Lakes Region shippers since some of the Thunder Bay movements are being diverted to highway carrier. There is not now, nor has there been for the last year and a half, any difficulty with respect to car supply from Hearst/Calstock/Longlac area. The decline in long-term box car availability in Pool 8000 continues, but we have assured Domtar that during 1981-82 we will yet provide them with sufficient cars to handle the traffic until shipper-supplied gondolas are in place.

Rates:

We have previously addressed ourselves to the Minister on the question of rates from Hearst/Calstock to Red Rock. A brief history follows:-

Rate History - Red Rock from Hearst/Calstock

October 1978	Published	47¢ M/W 80M LFVC 70M
January 1/79	14% Increase	54¢
June 12/79	1.7% Surcharge	55¢
September 1/79	5% Increase	58¢
January 1/80	12%	65¢
June 1/80	4%	68¢
January 1/81	10%	75¢

all of which were negotiated with Domtar Ltd. at their specific request.

The January 1, 1981 level which was also negotiated with Domtar and accepted by them, is fully competitive with highway carrier quotations of 79¢ from Hearst and 74¢ from Calstock. Trucks carried approximately 30,000 tons per annum in 1980.

Questioner: Mr. Ray Skelly, M.P.

Subject: Vessels Operated by CN

As requested by Mr. Skelly during the course of the House of Commons Standing Committee on Transportation, the following report is submitted with respect to the use of foreign-registered vessels in CN Marine service.

CN Marine owns and leases vessels for use on the principal ferry routes of Canada's east coast. Thirteen vessels in the fleet are owned by CN Marine. Seven are owned by other Canadian firms and leased to CN Marine. One, which is leased for 90 days a year to meet specific summer traffic needs between Nova Scotia and Newfoundland, is owned by a Swedish firm, Stena Line AB. That vessel has one Swedish flag master on board to comply with Swedish law. All other employees are Canadian.

Those vessels which are not registered in Canada are:

<u>Ship</u>	<u>Owner</u>	<u>Port of Registry</u>	<u>Service</u>
Marine Nautica	RoyLease	Nassau	Port aux Basques, Nfld. - North Sydney, N.S.
Marine Atlantica	RoyLease	Nassau	Port aux Basques, Nfld. - North Sydney, N.S.
Stena Nordica	Stena Line	Goteborg	Port aux Basques, Nfld. - North Sydney, N.S.
Marine Cruiser	Rideau Shipping	London	Argentia, Nfld. - North Sydney, N.S.

These vessels were acquired because they were readily available on short notice to meet traffic demands. No Canadian vessels were available.

Coincident with CN Marine's acquiring title to vessels formerly held directly by the Crown in 1979, the company assumed responsibility for long term planning of fleet requirements. Since that time, a new vessel for the New Brunswick - P.E.I. Service has been designed, and is presently being built at Saint John, N.B. The design of other vessels for Newfoundland service is presently being developed.

Questioner: Mr. C. Turner, M.P.

Subject: General Operating
Instructions

The Member's information that the Hazard Information Emergency Response (H.I.E.R.) Form is not required for dangerous commodity imports and part loads is correct. This applies to any such goods, including explosives.

However, these instructions do not represent CN's position as to what is appropriate to such movements. CN would in fact prefer broader use of the H.I.E.R. Form, and expects that this will be achieved in the new Regulations under the Dangerous Goods Act.

Meanwhile, CN (and the shippers who must supply the H.I.E.R. Form) are governed by the C.T.C. "Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail", Sections 73.429 and 74.512. These regulations require a H.I.E.R. Form for all carload, trailer load and container load shipments originating in Canada.

Shippers are not required to and do not furnish a H.I.E.R. Form for part loads, mixed loads such as Freight Forwarder traffic, or import shipments from the United States or overseas. CN looks forward to these exceptions being substantially reduced under the new Regulations, which, it is expected, will lower the threshold at which a H.I.E.R. Form will be required, based on the commodity involved, and will require equivalent documentation of import traffic.

Even in its present less-than-ideal application, the H.I.E.R. Form, as used by all railways in Canada which are regulated by the C.T.C., is relatively advanced. For example, no equivalent "on-board" information exists in the United States.

Questioner: Mr. Charles Turner, M.P.

Subject: Protection of Employees
Performing Service for
VIA

All CN employees, including head end and tail end employees, performing services for VIA Rail pursuant to the Operating Agreement between CN and VIA, are acting in the course of their employment with Canadian National, and accordingly are protected in any legal action against them, arising from such services, in the same manner and to the same extent as are any CN employees acting in the course of their employment with this Company. .

Questioner: Mr. C. Turner, M.P.

Subject: Locomotive Breakdowns

There were 49,704 locomotive dispatches from CN's Ontario shops during 1980.

Below is a list of locomotive failures that caused train delays of over five minutes on CN's Great Lakes Region during 1980:

Assignment - 363

Number of Failures - 922 (about 1.85 per hundred dispatches)

Miles per Failure - 30,163.

Questioner: Mr. D. Fisher, M.P.

Subject: Malton Housing Development
Noise Problem

In the early 1960's CN acquired the right-of-way through the former police village of Malton to access MacMillan Yard. As the line would be close to existing and planned residential areas CN, at the request of the Township of Toronto, (now City of Mississauga), abandoned the original location and moved the line 3300 ft. north. This placed the Halton Sub-division 1100 ft. from any then existing or proposed housing. About 1966 the Municipality amended its official plan and zoning by-law to permit residential development within the 1100-ft. buffer strip - right up to the south limit of CN's right-of-way. This was done despite CN's opposition and advice that up to 55 trains per day would operate past the proposed housing and that switching movements would occur east of Airport Road past the proposed housing at the easterly end of our Malport Yard.

In 1971-72 the residential subdivisions were approved and many of the houses were occupied. The development agreement between the City of Mississauga and the development companies required that noise studies be undertaken and appropriate measures taken to protect the residents from aircraft noise as the homes would be within noise Zone 3 of Toronto International Airport. We can find no evidence that this was done and structurally it is apparent no noise abatement measures were incorporated into the construction of the homes. Due to the

proximity of the railway the developer was required to build a 6-ft. berm topped by a 6-ft. closed board fence. While this would provide a minor reduction in the wheel-rail noise of the railway it is completely ineffectual insofar as locomotive noise is concerned. The height of the original berm-fence combination, which may have been more effective, was reduced by City Council to a less effective barrier.

Agitation by the residents delayed the construction of CN's Intermodal Terminal originally proposed to be constructed immediately north of Malport Yard. At the request of the Province of Ontario this was relocated to a point easterly of Airport Road and the main body of the yard is about 1.5 miles north of the residential community. Prior to its construction an environmental assessment by an independent consultant indicated that the terminal would not discernibly increase the noise levels in the area.

Due to the concerns, expressed by the City of Mississauga on behalf of the residents, CN offered to fund up to \$5,000. the cost of a further study, to determine whether there were any reasonable methods of noise attenuation that might be undertaken. The cost of the study was about \$10,000 and the difference was paid by the Regional Municipality of Peel on behalf of the City of Mississauga.

Vibron Limited completed its report in May of 1980 and CN

informed the City in July of our observations on the conclusions and suggested that the recommendations be followed up by the municipality. In essence, CN endorsed the report's findings. As it obviously was a problem created by the municipality and a matter over which we had no control, there would be no further action required on our part. In fact, the City has not sought any further participation from us.

The report does not recommend that the barrier height be increased as to do so would not provide a significant reduction in noise. The conclusion of the consultant was that "Treatment of the homes to control the high and low frequency intrusions appear to be much more cost effective than the building of barriers." The report indicates that an effective barrier would have to be up to 28 ft. high. Assuming an 18-ft. berm and 10-ft. acoustical fence, the land required to accommodate the berm at 3 to 1 slopes would be 108' at the base and at 2 to 1 - 72 ft. The rear yards have a maximum depth of 70' so this is not physically possible, even allowing for some intrusion onto the railway property.

Reduction in train speed will not reduce the noise levels appreciably. To reduce train speed from 50 mph to 30 mph would, on average, drop the noise level about 3 decibels. This reduction is not perceptible to the average person. The cost to the railway in terms of lost capacity due to extended train times could be

in excess of \$1 million. This does not include the additional running costs.

Malport Yard is located on the south side of the Halton Sub-division between Torbram and Airport Roads. South of the Malport Yard the land is occupied by industry with residential development extending east of Airport Road along the south side of the Halton Subdivision for a distance of over 2 miles. The design of Malport Yard and its operation with switching movements taking place at the east end is critical to our operations. Airport Road is grade-separated and therefore there is no interference with road traffic. Torbram Road at the west end is a 3-track level crossing. To access Malport from the west end would create an intolerable situation in terms of road-rail interferences. We are now receiving complaints due to the occasional blocking of this crossing and switching movements restricted to the west end would severely compound the problem. In addition, we are close to the junction of our Weston Sub-division and switching at the west end may interfere with VIA passenger trains, GO Transit commuter trains and freight train movements on both the Weston and Halton Subdivisions.

The report does not recommend improvements to the sound barrier, nor does it recommend relocation of the Railway although it does comment on each.

The report does recommend that the homes be fitted with central air conditioning, improved glazing, with additional dry wall applied to walls and ceilings in the bedrooms at an estimated cost of \$3500. per unit. This would appear to be a modest investment by the homeowner who would materially benefit in enhanced value of property, energy savings and comfort.

The report also suggests that one house be purchased and retrofitted. This would provide the municipality, the Province and Federal Government with an experimental unit to test construction techniques in areas of high noise levels.

The railway should not be called upon to participate in any measures to attenuate noise in this or any other area. CN is currently working with the Province of Ontario to develop guidelines with respect to future residential development adjoining railways which it is hoped will avoid problems of this nature in the future.

.....

Questioner: Mr. D. Fisher, M.P.

Subject: Inquiry re Dangerous Commodities

1. The Task Force undertaking the inquiry re dangerous commodities is looking into 26 questions raised in the MacGregor Report, 14 of which are on general railway operations and 12 items which refer specifically to the movement of dangerous commodities.

The thrust of the broad recommendations is related to the transportation of dangerous commodities, with particular emphasis on the obligations/responsibilities of railway companies in the event of an accident. In addition, the RTC made numerous comments on the role which should be played by parties other than the railway with the view to improve the safety aspects of any such movement. The following extract from the General Recommendations illustrates this point:

"While CNR is specifically cited, it is intended that the standard of safety practices should be uniform across all Canadian railways. With this intent, our overriding recommendation is that all Canadian railways should be obliged, as a minimum, to adhere to the safety standards achieved by the CNR in its compliance with the recommendations of this inquiry.

The evidence also indicates that there is need to improve the means and practices of parties other than railways - particularly those bodies charged with the duties of seeing to the safety of the public." (Page 8-1)

Because of the foregoing, we are taking great care to respond with answers which include input from these non-railway organizations thus contributing to improved movement of dangerous commodities.

Some examples of what the Task Force is looking at in the handling of dangerous commodities are improved communications to the general public in the event of a derailment, simplified language in documentation related to handling of dangerous commodities, e.g. *H.I.E.R. Form.

2. Mr. Barry King, Staff Inspector, Peel Region Police Force, is a member of the Task Force and is also chairman of one of the sub-committees "Derailment Organization".

* Hazardous Information Emergency Response.

Questioner: Mr. C. Mayer, M.P.

Subject: Use of right-of-way lands

1. Elrose, Saskatchewan

The request that members of the Boy Scouts Association be permitted to use an existing structure on railway property at Elrose, Sask. has again been considered. Primarily because the location is on an active railway subdivision over which heavy grain movements are handled so that its use by a group of young people would create a significant safety hazard, the Company's previous decision not to accede to the request is maintained.

2. Elevator Sites

The only instances involving prospective purchasers of elevator sites on abandoned rights-of-way with which CN has had to deal related to elevators located on lines included in the gifting agreement to the Federal Government. In such cases the inquiring parties have been referred to the Federal Department of Public Works.

CN has a few leases with individuals who have purchased elevators from line companies on active railway lines. These elevators are on station grounds and CN has refused to sell the sites as the property is regarded as active right-of-way. The leases provide that such elevators are not to be provided with rail service and are treated as supplements to or in lieu of farm storage.

Questioner: Mr. C. Mayer, M.P.

Subject: Use of Private Contractors,
Branch Line Rehabilitation

SITUATION:

CN Rail Policy is to perform all rehabilitation and upgrading of ties, ballast and rail with our own Forces and equipment to the extent that they are available. Where work is closely related to rail operations, such as the renewal of ties, ballast, and rail, on an active line, it has proven beneficial to perform such work with Railway Forces and equipment. Where work can be separated from rail operations, as in the case of rebuilding bridges, grading, ballast preparation, such work is contracted out both in basic CN Rail work programs and in the branch line rehabilitation programs.

In fact, in the branch line rehabilitation programs, in addition to the supply of equipment, rail, materials and supplies, much of the on-line project work has been contracted out. Such work has included bank-widening and drainage work which is performed by earth moving contractors, the supply and preparation of ballast, loading of ballast, rebuilding of bridges, fencing, crossing installation, moving of camp accommodation and work equipment, crane rentals for loading and unloading of materials, vegetation control, and perma-frost research on the Herchmer Subdivision.

Some limited contracting of ties, ballast, and rail work has been performed in the past where Railway Forces, equipment or materials were not available. Our experience with such contracting has confirmed our Basic Policy as being the best procedure to follow.

In 1977, when initial plans were being made to carry out the work programmed under the first branch line rehabilitation agreement, it was CN's intent to contract out all the major work. This decision was reached because of the magnitude of the proposed program which might deplete Railway Forces and make it difficult to carry out our basic programs.

The Brotherhood of Maintenance of Way Employees objected strongly and maintained that sufficient employees could be hired and trained to carry out this major work with Railway Forces. As the initial year's program was light, CN Rail consented to try this for one year. Subsequently, work cars and equipment were purchased and the major work on the track, as opposed to subgrade and right-of-way work, has been done with Railway Forces.

Flexibility resulting from the use of Railway Forces and equipment was allowed much closer co-ordination with other Railway operations. Where necessary, hours of Work Forces have been adjusted to allow train operations to be continued during the work period.

Use of Contractors would require equipment and materials to be available at a specified time in advance of the scheduled work to avoid delay to the Contractors. This is not always possible and Work Forces and equipment have to be re-assigned temporarily to avoid idle time. All of these items would result in penalty costs.

When rail-mounted equipment is required, such as ballast cars or locomotives, much better use can be made of the equipment when one Rail Force is involved.

The judicious use of Railway Forces and equipment, complemented by selective use of contracting particularly in off-track situations, has resulted in a cost effective overall operation which has completed all work to required deadlines and standards.

Questioner: Mr. B. Hargrave, M.P.

Subject: Hay Emergency Program

Information was requested as to who paid the transportation charges for movements of hay from Southwestern Ontario to the drought regions in Western Canada during a critical period in 1980.

The rates charged by CN during the emergency "hay lift" program were reduced to two-thirds (2/3) of those that normally apply to such movements. This reduced transportation charge was shared equally by the Federal and Provincial Governments. It appears that recipients of the hay did not pay any railway charges.

PILOT PROJECT REGARDING APPLICATION OF RULE "G" GREAT LAKES REGION
EFFECTIVE OCTOBER 6, 1980

On May 28, 1980, the Company signed an agreement with the Brotherhood of Locomotive Engineers and the United Transportation Union which provided for a new procedure on the application of Rule "G". The agreement which became effective October 6, 1980, extends for a period of one year and applies only on the Great Lakes Region.

Rule "G", an industry-wide regulation of long standing, prohibits railroaders subject to the Uniform Code of Operating Rules from being under the influence of alcohol or drugs while on duty. Violation of the rule has always meant instant dismissal.

But changing times and changing social values have made it difficult for some people to conscientiously observe all of society's rules, even one as serious as Rule "G".

Because of the rigidity of the rule, fellow workers were often reluctant to be responsible for a colleague being fired and have tended in some cases to look the other way and not see the offence.

This occurred even though by so doing, the fellow worker was also violating the rules by failing to report the offence.

Now, with a joint Union-Management pilot project, covering train and engine service employees, being initiated on the Great Lakes Region, ~~effective October 6~~, an offender can get a second chance if a co-worker notices and reports a violation of Rule "G" before a Company officer notices the same offence.

What we are trying to do is make the application of the rule a lot more effective by introducing an element of self-policing without the sting of instant dismissal.

The agreement stipulates that employees suspected of having consumed alcohol or used drugs, while subject to duty or on duty, will not be dismissed for the first offence when it's reported by a fellow worker.

If a Company officer notices a Rule "G" offence when an employee has reported for duty and is on pay, dismissal still applies.

However, if the employee has only accepted a call for a certain train and has not yet reported for duty officially, then the Company officer can also give the offender a second chance.

Under the provisions of the Great Lakes Region pilot project, if the violation is noted by fellow workers when an employee is reporting for duty, that employee is sent home without pay and an interview is arranged as soon as possible.

If the violation is noticed while a road or yard service employee is on duty, that employee will be relieved of duty by the remaining members of the crew immediately.

In the case of road service, if safety permits, the train will proceed to the next crew-change point.

Arrangements for an interview will be made as soon as possible in all cases.

The interview, which is conducted with a Company officer and a Union official present, determines whether the violation was caused by poor judgment on the part of the employee or whether there is an alcohol or drug addiction problem.

In the case of poor judgment, where a call to duty has been accepted even though the employee has been drinking or taking drugs, there will be counselling on the seriousness of the action and a warning in writing that a repeat offence will result in dismissal.

On the other hand, if an addiction problem is determined, the employee can benefit from the Company program on problem drinking and alcoholism or a similar program for drug addiction which provides for treatment and rehabilitation procedures.

This trial project is the culmination of an on-going dialogue between Management and Unions extending over a number of years. It results from a deep mutual concern about the threat to safety posed by employees who report for work under the influence of alcohol or drugs. The project is an attempt to ensure that such employees are prevented from being involved with the operation of trains.

Questioner: Madame Eva Côté, M.P.

Subject: CN's General Arrangements
with VIA

(i) Utilization of Personnel

On 1 April 1978, managerial responsibility for all inter-city rail passenger services formerly provided by Canadian National Railways was transferred to and assumed by VIA Rail Canada Inc.

CN employees whose duties consisted of 75% or more of their working time devoted to "passenger operations" were progressively transferred to VIA.

Provision of the following passenger services is the responsibility of VIA and all personnel engaged in these activities are employees of VIA and under VIA's sole direction, control and supervision:

- Executive and General Administration.
- Public Relations, Corporate Identity, Official Languages.
- Legal and Claims Services, Human Resources and Personnel.
- On-Train Services: Food and Beverage Service; Sleeping, Parlour and Dining Car staffs.
- Off-Train Services: Commissary Stores and Catering Services; Baggage Service and station staffs at major stations.
- Passenger Marketing and Market Research, Sales, Advertising and Sales Promotion, Packaged Travel and Tours.
- Reservations, Pricing and Tariffs, Tickets.
- Management and control of VIA rolling stock, service design of train consists, schedules, routing, etc.
- Passenger Planning and Development, Management Information Systems.
- Finance and General Accounting, Passenger Revenue Accounting, Internal Audit, Budgets and Statistics.

The following services are provided by CN under contract with VIA and the personnel engaged in providing these services are employees of CN and are under CN's sole direction, control and supervision:

- Train Crews: Conductors, Locomotive Enginemen and Firemen, Trainmen, Train Baggage.
- Station Services including ticket sales and baggage handling at some smaller stations where VIA has no staff.
- Despatching and Train Control, Terminal Switching.
- Rolling stock servicing and maintenance when operating on CN lines, major repairs and conversions of cars and locomotives in CN Main Shops.
- Maintenance and repairing of railway lines, tracks, roadway, signals, bridges, stations and other roadway structures.
- Police and Security on CN property.
- Medical Services, Linguistic Services (Training).

(ii) Use and Maintenance of Real Estate shared by VIA and CN

CN presently retains ownership of all right-of-way, lands and buildings used in providing passenger train services for VIA. VIA's use of these facilities and payment for such use, is covered under the terms of the CN/VIA Operating Agreement.

Negotiations are currently in progress covering the leasing or transfer of ownership of station buildings and other facilities to VIA. Pending resolution of this issue, VIA is paying the Railway for the use of all former CN passenger stations and facilities in accordance with Cost Order R-6313 issued by the Canadian Transport Commission and the approved level of compensation under the terms of the Operating Agreement.

(iii) Rolling Stock

Under the terms of Agreements dated 31 March 1978 between CN and VIA, the following units of former CN passenger rolling stock were sold to VIA:

Passengers Cars (including Turbos and Railiners)	784
Road Passenger Locomotives	120
Steam Generator Units	87
Electric Generator Units	3
Battery Charger Car	1

The purchase price paid by VIA for this equipment was the group net book value of the equipment as of 31 March 1978, subject to approval and certification by the Canadian Transport Commission. Certification of the final purchase price has not yet been received from the CTC.

Servicing and maintenance are referred to in paragraph (i).

(iv) Maintenance of the Roadbed and Tracks

Under the terms of the CN/VIA Operating Agreement, CN is exclusively responsible for maintaining all railway lines on which VIA trains operate.

Improvements, modifications, relocations, etc. to CN lines requested by VIA to permit improved VIA passenger train performance may be carried out at VIA's sole expense except to the extent that CN agrees to share in the cost of the work for its benefit.

(v) Despatching and Control of Train Movements

Under the terms of the CN/VIA Operating Agreement, CN has exclusive control of and responsibility for the despatching, train control, and movement of VIA passenger trains on CN trackage. This applies under both normal operating conditions and in emergency situations. CN is entitled at all times to take whatever action it considers necessary to protect the safety and welfare of the passengers travelling on VIA trains.

In the event of train accidents or other emergencies, CN has exclusive responsibility for clearing and repairing CN lines, maintaining or restricting train operations, diverting VIA trains over alternative routes, restoring VIA passenger train operations to normal and investigating train accidents and reporting to governing authorities. In emergency situations, CN is required to notify VIA as soon as reasonably possible of any action taken or proposed to be taken which might affect the carriage of passengers or their baggage, and any action taken by CN after such notification is as mutually agreed between VIA and CN.

(vi) Standards of Service

VIA Passenger Trains are operated by CN in accordance with the schedules, consists and other specifications contained in the VIA/CN Operating Agreement which have been agreed to by VIA.

The Operating Agreement provides for the payment by VIA of additional incentive payments (and penalties) to the Railway for on-time performance of VIA passenger trains. Every possible effort is made by CN consistent with safety and good operating practice to ensure that VIA trains operate on schedule and earn these performance payments.

(vii) Payments by VIA to CN

Payments received by CN from VIA represent only the long term variable costs of providing inter-city rail passenger train services determined in accordance with CTC Cost Order R-6313. The fixed costs or overhead burden relating to the services performed for VIA are not provided for in the Cost Order and thus are not included in the variable cost computation. Consequently, these costs are not recovered from VIA and are borne directly by CN.

Under the terms of the CN/VIA Operating Agreement, payments made by VIA to CN are confidential and may not be divulged to any other person (excluding the Minister) except by order of governing authority.

Questioner: Mr. G.S. Baker, M.P.

Subject: Profit from Slot Machines
East Coast Marine Services

In 1980, CN's net return from coin machines in all East Coast marine services, after payoffs to customers and provision for direct labour, depreciation, and overhead expenses was \$264,058. The included figure for vessels operating between North Sydney and Newfoundland ports was \$74,945. The rate of payoff to the customers was 85%.

Questioners: Mr. G.M. Bloomfield, M.P.
Mr. H.T. Hargrave, M.P.

Subject: Livestock Cars

The last livestock car bought by CN was acquired in 1931; since that time CN's practice has been to convert box cars to stock cars, the necessary work being done in CN Shops. 140 such cars were so converted in the period 1970-74. Starting 1981 CN had 463 livestock cars - 224 double deck and 244 single deck. The 1981 Shops program includes the repair to 20 double deck stock cars.

The outlook for this fleet is not one of optimism. When one considers the age and accelerated deterioration of the fleet caused by the nature of the commodity and the need to meet more stringent operating features. CN Rail is in the midst of the 1982-86 planning cycle and some further attrition is expected to occur as a result of up-to-date inspections, etc.

It is a general railway policy and practice to maintain rail car fleets appropriate to meet forecast general market demands; however, practical and financial factors preclude the maintenance, by the railways at their own expense, of sufficient dedicated specialized rolling stock to meet extreme surges in traffic that may occur in highly seasonal businesses, such as livestock. In recent years inroads by truckers reduced our participation in that business and consequently the amount of equipment we needed for it.

This is a difficult market to serve. One of its predominant recurring features is an October-November peak shipping period. In 1980 that peak was aggravated by the results of a very severe drought and by a reduction of available alternative transportation services due to the withdrawal from the market of a number of long distance livestock trucking operators.

Another handicap, which is shared by both rail and road carriers, results from the equipment's specialized nature which makes it unadaptable for the carriage of backhaul traffic so that no contribution towards the cost of providing the primary transportation can be derived in that manner. There are also some uncertainties regarding future volumes of livestock traffic to be moved from western to central Canada and others related to the most suitable kind of equipment to be used.

So far, CN has not found a practical way to supplement its basic fleet of stock cars by temporary use of any sort of convertible equipment. The responses it has received to inquiries made indicate that U.S. carriers do not have available serviceable stock cars that could be used on a short-term basis for seasonal movements of Canadian traffic.

In summary, the railways find themselves in considerable difficulty in their planning to serve this market. In attempting to find mutually satisfactory solutions to the problem our people have met and will continue to meet with livestock industry representatives to discuss the issues including freight rate levels, shippers' commitments to use railway equipment, possible solutions to the peak volume problem, and shipper-supplied equipment. Further meetings are anticipated as the industry and railways grapple with this most difficult problem area.

Questioner: Mr. Pierre Deniger, M.P.

Subject: Bussières Group -
Operating Authorities

Speedway Express Ltd. has the operating authority between
Montreal and Moncton, N.B.

Questioner: Hon. D.F. Mazankowski, P.C.

Subject: Ski Train between Edmonton
and Jasper

VIA formally requested that CN consider operating a ski train between these two centres three times weekly. Dialogue and exchange of correspondence followed, and VIA was advised as follows:

"Your letter of August 6 and subsequent discussions between our officers requests our consideration and reply to the possibility of CN operating for VIA a tri-weekly "Ski Train" between Edmonton and Jasper between December 15th this year and April 15th, 1981.

I have reviewed this matter with our officers. As you are aware the Edson Subdivision is one of our busiest rail corridors and the volume of operations on this subdivision is rapidly approaching capacity limit. The operation of an additional passenger train in the manner outlined would adversely impact existing operations and in particular on weekends.

The schedules outlined would cause meets and overtakes to occur resulting in neither a reliable passenger service nor an acceptable level of additional delay to freight train movements.

As a result, I must advise you we are unable to meet your requirements on either of the two bases outlined in the penultimate paragraph of your letter of August 6."

The decision was taken after very careful consideration of the impact that operation of such a train would have on total CN Rail operations in this highly congested area. Requests from VIA are made regularly to operate additional and extra trains beyond our regularly agreed to schedules, and every effort is made to accommodate VIA's needs. Charges and conditions for these services are provided for in our contract with VIA. Cost based CTC Board Order R-6313 provides our base for these charges.

This request was not denied because of unsatisfactory monetary arrangements, but rather because we simply cannot justify additional time slots for passenger services in this territory. Our recent problems on the Yale subdivision would have been substantially aggravated had this additional service been in place.

Questioner: Mr. Maurice A. Dionne, M.P.

Subject: Casino Operations -
Jurisdiction; Ferries
to Newfoundland.

The law regulating the operation of "Casinos" is the Criminal Code, the administration of which is the prerogative of the Attorney-General of the province concerned. It is the Company's view that the operation of a casino on a vessel while operating in extra-territorial waters is permissible.

Questioner: Mr. J.R. Ellis, M.P.

Subject: Landscaping of Railway Lands at Belleville

The parcel of land in question is situated north of the main tracks and west of the piggyback terminal. This is fairly level land, occupied by only one building - a steam heating plant. Normally, this plot of land remains clear of materials or vehicles; however, during the past eighteen months work has been progressing on the construction of a railway overpass bridging Cannifton Road, a main north/south arterial road connection to Highway 401. During the period of construction, this particular piece of land has been used as a staging area for materials used in the building of the grade separation. A similar situation obtains on city properties in the same vicinity.

This structure was completed and put into use only recently. Ties and track fastenings used on a diversion track during the construction period are now stored on this railway property. The track fastenings will be removed within the next two weeks and the ties will be taken to new locations as soon as new work programs begin.

When all materials have been removed, an effort will be made to eradicate all noxious weeds and to put the property into good order.

Questioner: Mr. M.A. Gass, M.P.

Subject: P.E.I. Potato Shipments

In conjunction with representatives of the Prince Edward Island potato industry and individual shippers, CN has developed an equipment forecast designed to meet market demand on a seasonal and weekly basis. This process is being implemented this year, and aside from minor delays caused by weather, equipment availability has met requirements. At present, additional equipment is being brought in to meet a sudden surge in demand created by reduced highway weight limitations, a sharp rise in potato prices, and the beginning of seed potato shipments.

CN intends to continue the current process of equipment planning in the long-term. Currently it is testing five newly developed "Supertherm" rail cars designed to move potatoes without the necessity of heat or refrigeration. If tests are successful, as is expected, these cars will replace our present insulated box car fleet over the long-term.

CN expects to maintain Prince Edward Island rail lines to the current levels of weight and speed in the foreseeable future. This maintenance program requires an expenditure of close to a million dollars annually.

It is a matter of record that CN has applied to the C.T.C. for abandonment of the following rail lines -

Murray Harbour Subdivision
Montague Subdivision
Elmira Spur.

- The Souris Subdivision, between Charlottetown and Souris, is not now a candidate for abandonment. However, light density lines, such as the Souris, are under periodic profitability review. Should such a review show this line is uneconomic then CN would consider applying to the C.T.C. for relief from the losses.

Questioner: Mr. M.A. Gass, M.P.

Subject: Supertherm Box Cars

Two Supertherm cars were tested in P.E.I. potato service early in March, 1981. The out-turns of these test loads were very satisfactory. Other test loads will be routed into the Maritimes from time to time; as they appear in the Maritimes, further tests on potatoes will be conducted.

Questioner: Mr. C.J. Mayer, M.P.

Subject: Incentive Increase in
freight rates re live-
stock traffic

Over half of all shipments of livestock from Western Canada to Central Canada are made during a six-week period in October and November; in the Fall 1980 that period was further compacted because of the after-effects of bad weather conditions in the West. This basic fact gives rise to very difficult problems related to car supply for the carriage of that traffic.

A continuing dialogue is being carried on between the two major railways and the Canadian Cattlemen's Association to examine all facets of these problems and to endeavour to solve them. The Railways are working actively with the Association to get maximum use out of the existing livestock car fleets. A great many factors are involved in any more enduring solution, many of them being beyond the control of the Railways, some may affect rates, others the volume of traffic; it is not even clear what kind of vehicles will in the long term be found most suitable for the carriage of livestock. Accordingly, it would not be realistic at this time to hazard an estimate of the magnitude of increases in freight rates that might be needed to justify the purchase by the Railways of new livestock equipment.

Questioner: Mr. G.M. Bloomfield, M.P.
 Subject: Lucan and Sarnia Line

CN has applied to the Canadian Transport Commission for authority to abandon its railway line between Lucan and Sarnia, Ontario.

When such a line is uneconomic, an application for abandonment is a prerequisite of the CTC's duty to determine whether actual losses are in fact being incurred and, if so, of its right to decide whether the line should be abandoned or, alternatively, required for reasons of public interest to be continued in service with the determined losses of its operation being reimbursed to the railway.

Traffic volumes and revenues of that line for the period 1975-1979 were as follows:

	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
<u>Inbound</u>					
Cars	101	81	68	61	80
Tons	4374	3911	3296	2726	4023
Revenues	83229	90351	84940	68152	95270
<u>Outbound</u>					
Cars	220	172	239	76	59
Tons	15760	12600	18210	4403	3930
Revenues	174971	112422	171381	95238	86882
<u>Total</u>					
Cars	321	253	307	137	139
Tons	20133	16511	21506	7129	7953
Revenues	253200	202773	256321	163390	182152

Questioner: Mr. L.J. Benjamin, M.P.

Subject: Decrease in Tractive Effort
through use of Roller Bearings

The resistance to motion of a freight car provided by the journal bearings is a relatively small part of the total resistance which also includes the effects of air drag, curve and grade resistance.

For the typical car now running on plain bearings the reduction in rolling resistance attainable by conversion to roller bearings and the total rolling resistance at 50 M.P.H., excluding curve and grade resistance, are as follows:

	<u>Reduction with Roller Bearings</u>	<u>Total Rolling Resistance at 50 M.P.H.</u>	<u>% Reduction at 50 M.P.H.</u>
Empty Car	7.5 lb.	271 lb.	2.8%
Loaded Car	25 lb.	436 lb.	5.51%

For the average utilization of such cars the annual fuel savings per car attributable to this reduction in rolling resistance would be about \$35 per year. As the corresponding cost of conversion would be approximately \$13,000, the savings would not justify conversion.

Questioner: Hon. D.F. Mazankowski, P.C.

Subject: Conversion of freight rolling stock to roller bearings

At the present time, CN's total fleet consists of 102,277 cars, of which 61,371 are equipped with friction bearings which represents 60% of the total fleet. Below is CN's program for the years 1981 through 1984 for the conversion of friction-bearing cars to roller bearings.

<u>Year</u>	<u>60 Ton 8' Door Box</u>	<u>70 Ton 10' Door Box</u>	<u>Total</u>
1981	200	38	238
1982	200	50	250
1983	200	50	250
1984	200	50	250
TOTAL	800	188	988

Additionally, through the period 1981 through 1984 a total of 9,928 rail cars will be retired, of which 9,491 are friction bearing. Also in 1981 and 1982 approximately 2,152 new cars will be added to the fleet which will be roller-bearing equipped.

The effect of these retirements, retrofits and proposed acquisitions will be that as of December 31, 1984 our total car fleet will consist of 94,501 cars, 50,892 of which will be friction bearing which will represent approximately 53.9% of our entire fleet.

The cost to retrofit cars from friction to roller bearings ranges from \$13,674 per car for our 60 and 70-ton cars to \$15,780 per car for 100-ton cars. To retrofit the 61,371 friction-bearing cars presently in our fleet would cost \$839,587,194.

APPENDICE "TRPT-25"

REPONSES FOURNIES PAR LES CHEMINS DE
FER NATIONAUX DU CANADA AUX QUESTIONS
SUR LEUR RAPPORT ANNUEL POUR 1979

Question posée par le député Maurice A. Dionne

Objet : Les tarifs des Messageries

Selon la page 40a-5 de la transcription non éditée des délibérations du Comité à la réunion du 18 décembre, le président a demandé s'il était déjà arrivé à la Commission canadienne des transports de refuser une demande d'augmentation de tarif, ou de modifier l'augmentation demandée.

D'après l'expérience du CN en la matière, il existe un cas qui constitue une réponse affirmative : en 1977, la Commission émit une ordonnance décrétant une baisse des tarifs applicables en vertu du Tarif 100 de l'E.T.A. concernant le transport des bateaux et canoës en provenance de Shawinigan (Québec). L'ordonnance interdisait, dans ce cas précis, l'application du principe consistant à établir la facturation en fonction de la plus importante des données suivantes : le poids réel, ou le poids calculé en fonction des dimensions.

Question posée par Mme Eva Côté

Objet: Le Service des Messageries,
Rimouski

Il est maintenant confirmé que Via Rail acceptera ces expéditions à Moncton sur leur wagon à bagage en autant que le contenant soit hermétique.

Ce service sera offert de mai à octobre à raison de deux envois par semaine selon la cédule de l'expéditeur. Chaque boîte pèse approximativement 100 lbs et chaque expédition consiste en deux ou trois boîtes. L'expéditeur nous informe qu'il apportera les palourdes à notre terminus de messageries à Moncton pour facturation l'après-midi de la journée d'expédition. Il paiera les frais de transport à l'avance et acheminera les boîtes de palourdes à la gare passager pour chargement sur le train cédulé à partir de Moncton à 18:30 heures.

Le destinataire s'engage également à ramasser l'envoi à la gare passager de Rimouski. La cédule prévoit l'arrivée du train à 01:36 heures.

Le prix de ce service tient compte des modalités d'expéditeur décrites ci-haut et du coût de transport qui nous est chargé par Via. Les charges varieront selon le poids comme suit:

<u>Poids</u>	<u>Taux</u>
201 lbs à 250 lbs	40.00
251 lbs à 300 lbs	43.00
301 lbs à 350 lbs	46.00
351 lbs à 400 lbs	50.00

Question posée par le député M. Harquail,

Objet : Les employés des Messageries à
Campbellton (N.-B.)

Pendant la comparution, le 18 décembre 1980, de M. R.A. Bandeen, Président-directeur général des Chemins de fer Nationaux du Canada devant le comité des transports des Communes, M. M. Harquail a demandé des renseignements sur les employés de Campbellton (N.-B.) visés par la fermeture projetée du centre de messageries de cette localité.

En réponse à cette demande, on trouvera ci-joints les documents suivants :

1. La liste de tous les employés qui travaillaient le 1er janvier à la Division des Messageries de Campbellton, ainsi que leurs fonctions, leur âge, la date de leur entrée en service et le statut, permanent ou temporaire, de leur emploi.
2. Le nombre d'employés en service actif à Campbellton, le nombre d'employés ayant atteint l'âge de la retraite, et le nombre d'employés comptant moins de deux ans de service.
3. Les grandes lignes du programme d'aide aux employés des Messageries du CN.

Ajoutons qu'une procédure d'ensemble a été mise sur pied par le service du Personnel pour permettre aux changements prévus de prendre place. Avec l'accord du Syndicat, les représentants de la Direction ont rencontré les employés des Messageries ainsi que d'autres services, en groupe ou individuellement, pour leur expliquer les dispositions de l'entente spéciale.

Dans un premier temps, les employés feront connaître leur décision concernant l'option qui leur est offerte relativement à l'abolition de cinq (5) postes dans les Messageries. Plus tard, les autres employés visés feront connaître leurs décisions relativement aux autres postes à abolir.

Dans le cadre de cette procédure, un comité spécial a été mis sur pied pour aider les employés à résoudre leurs problèmes et à trouver un autre emploi.

DOCUMENT 1

C A M P B E L L T O N
L I S T E D E S E M P L O Y É S E N S E R V I C E
A C T I F L E 1^e J A N V I E R 1 9 8 1

<u>NOM</u>	<u>MATRICULE</u>	<u>DATE DE N A I S S A N C E</u>	<u>DATE D'ENTRÉE EN S E R V I C E</u>	<u>STATUT DE L'E M P L O Y É</u>	<u>QUALIFI- C A T I O N D U P O S T E</u>	<u>P O S T E</u>
R.L. Court	525719	13/05/21	10/12/46	P	P	Commis - Dépôt de colis
M.G. Cooling	525717	19/03/29	12/06/47	P	P	Commis principal Adminis- tration
J.G. Smith	361917	11/03/22	10/06/48	P	P	Manuten- tionnaire
L.H. Sullivan	529315	21/04/24	23/06/50	P	P	Manuten- tionnaire
J.M. Parker	529501	16/10/32	01/08/50	P	P	Manuten- tionnaire
I.A. Chamberlain	577261	12/09/31	04/07/51	P	P	Chauffeur de camion
J.W. Steeves	528038	27/03/31	26/12/46	P	P	Manuten- tionnaire
E.D. Noble	670619	25/11/28	24/09/60	P	P	Chauffeur de camion
G.E. Irvine	648372	06/01/36	18/08/62	P	P	Manuten- tionnaire
R.J. Callaghan	367923	22/06/27	17/09/64	P	P	Manuten- tionnaire
J.E. Doucette	676525	31/12/37	11/11/64	P	P	Chauffeur de camion
U.J. Thompson	786859	22/10/35	05/05/70	P	P	Chauffeur de camion
S.M. Keavs	786924	14/12/43	26/06/70	P	P	Commis général
A.J. Leblanc	776427	17/07/38	12/06/78	P	P	Manuten- tionnaire
R. Gionet	789193	21/09/52	22/06/72	P	P	Caissier
L. Bujold	778326	28/07/50	02/05/73	P	P	Chauffeur de camion
A.E. Lyons	781172	11/08/52	16/06/74	P	P	Facturier - Tarifs
J.E. Stanley	782337	19/03/51	13/02/75	R & R	Temp.	Chauffeur de camion

DOCUMENT 1

C A M P B E L L T O N
L I S T E D E S E M P L O Y É S E N S E R V I C E
A C T I F L E 1^e J A N V I E R 1 9 8 1

<u>NOM</u>	<u>MATRICULE</u>	<u>DATE DE N A I S S A N C E</u>	<u>D A T E D'ENTRÉE E N S E R V I C E</u>	<u>S T A T U T D E L'E M P L O Y É</u>	<u>Q U A L I F I - C A T I O N D U P O S T E</u>	<u>P O S T E</u>
M. Mallet	782487	07/04/53	20/04/75	P	P	Manuten- tionnaire
J.W. Ouellette	775295	08/04/52	01/02/77	P	P	Chauffeur de camion
G. Lavoie	121839	19/01/54	06/05/80	R & R		
Y. Arsenault	777672	15/09/48	25/06/79	R & R		
A.J. Benwell	121841	09/02/53	27/04/80	R & R		

R & R - Remplaçant et de réserve

DOCUMENT 2

NOMBRE D'EMPLOYÉS DU CANADIEN NATIONAL

CAMPBELLTON (N.-B.)

	Division des Messageries	Autres services		<u>Total</u>
		CN	(1)	
Nombre total d'employés	23	81		104
Nombre d'employés ayant droit à une retraite anticipée	3	18		21
Nombre d'employés comptant moins de deux ans de service	3	3		6
Nombre d'employés occupant un poste temporaire (inclus dans le total)	4	8		12

REMARQUE

(1) Parmi lesquels : les Services administratifs
 Ingénierie et Matériel roulant
 Transport
 Achats et Gestion des stocks

DOCUMENT 3

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
DIVISION DES MESSAGERIES

Grandes lignes du programme d'aide
aux employés des Messageries du CN

Introduction : Le programme d'aide au personnel des Messageries du CN a pour but d'atténuer les répercussions de la fermeture du Centre sur la vie professionnelle des employés. Quatre moyens sont mis en oeuvre à cet effet :

Primo, le programme permet aux employés qui sont d'âge à le faire de prendre leur retraite anticipée sans pénalisation grave d'ordre économique.

Secundo, le programme prévoit la mutation, le recyclage et le maintien des avantages salariaux en ce qui concerne les employés acceptant d'être mutés aux endroits où la Compagnie a des postes à leur disposition.

Tertio, le programme prévoit l'octroi d'indemnités de cessation d'emploi importantes aux employés refusant les mutations offertes par la Compagnie.

Quarto, à l'intention des employés qui ne peuvent conserver leur emploi, le programme prévoit le versement d'indemnités de licenciement jusqu'à leur rappel au travail.

Indemnités de retraite anticipée : Les employés dont le nombre ne doit pas dépasser celui des postes abolis, âgés de 55 ans et plus et ayant droit à une retraite, peuvent opter pour le versement, autre celui de leur pension normale, d'une indemnité qui, ajoutée à cette dernière, leur assurera, à l'âge de 65 ans, une pension pouvant atteindre jusqu'à 80 % du salaire annuel moyen perçu au cours des cinq dernières années de service. L'employé peut, s'il le préfère, accepter cette indemnité sous forme d'un versement global. Exemple : Un commis gagnant \$344 par semaine, âgée de 55 ans et comptant 36 années de service pourrait recevoir une indemnité de \$309 par mois ou un versement global de \$22 828. Il y a actuellement à Campbellton 21 employés CN admissibles à une retraite anticipée : 3 aux Messageries et 18 dans les autres services.

Attente de la retraite anticipée : Les employés qui ont entre 54 et 55 ans et qui sont obligés d'accepter une mutation pour conserver un emploi peuvent opter pour une indemnité de licenciement qui leur assurera, jusqu'à l'âge de 55 ans, 80 % du taux de salaire perçu au moment du licenciement; à 55 ans ils pourront retirer une indemnité de retraite anticipée. Signalons qu'il n'y a pas d'employés de cette catégorie à Campbellton.

DOCUMENT 3

Maintien des taux de salaire actuels : Les employés obligés d'accepter un poste moins rémunéré que leur poste actuel conserveront leur taux de salaire actuel pendant cinq ans ainsi que pendant les années consécutives, jusqu'à ce que les relèvements généraux de salaires annulent les différences initiales.

Indemnités de cessation d'emploi : Les employés qui pourraient conserver un emploi en acceptant une mutation mais qui préfèrent quitter le CN recevront une indemnité pendant une période pouvant atteindre un an et demi. Exemple : 31 années de services ouvrent droit à 52 semaines d'indemnité de cessation d'emploi, chacune des 10 premières années ouvrent droit à une semaine d'indemnité, et la onzième et les semaines subséquentes à 2 semaines d'indemnité.

Indemnités hebdomadaires de licenciement : Les employés dans l'impossibilité de garder leur emploi recevront des indemnités égales à 80 % de leur salaire jusqu'à ce qu'ils soient rappelés au travail ou jusqu'à épuisement de leurs droits à ces indemnités. Chaque année de service ouvre droit à 5 semaines de ces indemnités. Les employés comptant 20, 25 ou 30 ans de service ont donc droit respectivement à 3, 4 et 6 années d'indemnités hebdomadaires de licenciement.

Exemple : un employé comptant 15 ans de service recevra 80 % de son salaire pendant 75 semaines.

Frais de déménagement : Les employés qui doivent déménager en raison de leur mutation recevront le plein paiement de leurs frais de déménagement, ainsi que des frais afférents à la vente de leur maison. Selon les dispositions de l'entente, l'employé muté a droit à une semaine de congé pleinement rémunéré pour chercher un nouveau logement; il recevra en outre une somme forfaitaire pour ses frais de transport ainsi qu'une indemnité de \$400 pour frais accessoires.

Recyclage : Les employés licenciés en raison de l'insuffisance de leurs qualifications, les employés obligés d'accepter une mutation pour conserver un emploi et, les employés qui sont victimes d'une baisse substantielle de leur salaire ont le droit de suivre des cours de perfectionnement de façon à pouvoir postuler les emplois vacants. Les employés en recyclage recevront 80 % de leur salaire hebdomadaire.

Maintien de l'emploi : Le CN a mis sur pied des comités de la main-d'œuvre chargés de veiller à ce que les employés obligés de quitter leur emploi aient priorité en ce qui concerne l'embauche dans une autre Division ou un autre service du CN. Les cours de recyclage nécessaires leur seront assurés.

Question posée par le député G.M. Bloomfield

Objet : Tarifs de transport des bestiaux

Le député a demandé pourquoi les tarifs de transport des bestiaux étaient plus élevés du 15 octobre au 15 décembre.

Ces mesures dites de "tarification saisonnière" sont adoptées lorsque les expéditions de certaines marchandises présentent régulièrement des pointes anormales, ce qui est le cas du trafic des bestiaux. En effet, à peu près la moitié du trafic annuel de bestiaux est répartie sur une période de deux mois et demi, créant un énorme surplus de wagons le reste de l'année. Le matériel remorqué affecté à ce trafic ne convient pas au transport d'autres types de marchandises; aussi ne sert-il pratiquement qu'au transport de bestiaux, d'où le coût considérable d'exploitation.

La tarification saisonnière vise donc à inciter les clients du CN à étaler, dans la mesure du possible, leurs expéditions sur toute l'année, et profiter ainsi de meilleurs tarifs en période hors pointe.

Il en découle un accroissement de la productivité et une diminution correspondante des dépenses d'immobilisations et d'exploitation.

Question posée par le député G.M. Bloomfield

Objet : Passage à niveau Hyde Park, 3rd Conc.

HISTORIQUE :

La construction du Great Western Railway à la fin du XIX^e siècle a créé une intersection de la "Third Concession Road" et du tracé de route situé entre les lots 24 et 25, à Hyde Park Junction, au nord-ouest de London en Ontario (actuellement au mille 4,08 de la subdivision de Strathroy), entraînant l'installation de deux passages à niveau à 150 pieds d'intervalle.

Vers 1910, un pont de bois a été construit au-dessus des voies (Hyde Park Road Bridge), immédiatement à l'est du tracé de route précité et en parallèle avec celui-ci. On a donc fermé la "Third Concession Road" au niveau des voies (éliminant ainsi les passages à niveau), puis on l'a détournée pour la faire passer sur l'emprise du chemin de fer et relier les extrémités sud et nord du Hyde Park Road Bridge.

L'échange de terrain qui aurait dû s'ensuivre ne figure pas au cadastre, et la circulation routière continue depuis d'être détournée, situation qui ne gêne nullement le CN.

Cet état de choses s'est perpétué pendant 60 ans, jusqu'à ce qu'en 1969, le canton de London demande que la situation des différentes propriétés foncières soit régularisée. Pendant les onze années suivantes, et avec la médiation de la Commission canadienne des transports en 1971-1972 puis en 1977, des négociations ont eu lieu qui ont abouti en 1979 à l'entente,

selon laquelle le canton de London, la ville de London, le comté de Middlesex et le CN sont convenus de partager également les frais de légalisation du réseau routier - frais d'arpentage et frais juridiques. Il n'y avait jamais eu désaccord sur la nécessité d'échange de terrains.

En septembre 1980, le comté de Middlesex obtenait l'approbation du CN pour le plan cadastral. Ce plan n'indiquait toutefois aucune délimination des parcelles visées par l'échange en cours.

L'intersection de la "Third Concession Road" et de la Hyde Park Road à l'extrémité sud du pont supérieur pose un autre problème. La différence de niveau des deux routes au point d'intersection, ainsi que l'angle aigu formé à l'accès du pont, créent non seulement un écart de niveau de 7 à 10 %, mais aussi une courbe très accentuée au passage d'une route à l'autre. Ces éléments combinés rendent la circulation routière difficile et dangereuse.

Dans une lettre qu'il adressait en 1972 au canton de London, le CN suggérait que cette intersection soit déplacée plus au sud où la courbe et les déclivités s'en trouveraient adoucies et où il ne serait pas nécessaire d'empêter sur le terrain du CN.

Cette dernière proposition est restée lettre morte, et l'échange de terrains pourra donc se faire à l'achèvement des plans.

Question posée par le député R. Murphy

Objet : Rentabilité des services intermodaux

Les services intermodaux font partie intégrante de la division CN Rail en ce que leur apport et leurs opérations sont absolument indissociables de l'activité des autres secteurs de CN Rail. Ceci signifie qu'on ne tient pas une comptabilité de prix de revient distincte pour les services intermodaux, bien que les recettes soient facilement dissociables, comme elles le sont pour les autres secteurs d'activité.

Le CN dispose toutefois d'un certain nombre d'indices de la rentabilité des services intermodaux. En effet, CN Rail étudie systématiquement la rentabilité des différents secteurs de son trafic par la méthode des coûts variables lors de la prise de décisions touchant l'exploitation du chemin de fer : tarification, conception des services, investissements, répartition du matériel remorqué et autres activités. Bien que cette méthode ne donne pas d'aperçu des résultats financiers de chaque secteur, notre analyse nous indique que les services intermodaux sont certes rentables. La croissance constante que nous avons soutenue et encouragée dans ce secteur -- croissance qui a été et que l'on prévoit être le double de celle de l'ensemble des secteurs de CN Rail -- confirme d'ailleurs cette opinion. Le fait qu'en 1979, les services intermodaux aient contribué dans une proportion de plus de 10 % aux recettes de CN Rail indiquent qu'ils participent dans une même proportion au revenu net de \$235 millions enregistré par la division.

Question posée par le député M. Gass

Objet : Construction d'un nouveau traversier

Selon la page 42a-3 de la transcription non éditée des délibérations du Comité à la réunion du 18 décembre, M. Gass a demandé des précisions sur la date de livraison du traversier destiné à la desserte du détroit de Northumberland et sur les discussions dont a fait l'objet l'épaisseur de l'acier entrant dans sa construction.

L'administration de CN Marine déclare que la livraison du nouveau bâtiment devrait avoir lieu avant la saison des glaces de l'hiver prochain, et que jamais on n'a envisagé de modifier l'épaisseur d'acier prévue au départ pour sa construction. Le brise-glace sera de toute première qualité.

Question posée par le député M. Gass

Objet : Fourniture de wagons pour le transport des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard

1. Affectation de wagons isothermes supplémentaires

En octobre 1979, le CN prenait les dispositions nécessaires pour mettre en place, au besoin, jusqu'à 80 wagons supplémentaires dans la Région de l'Atlantique de façon à pouvoir répondre aux besoins du trafic de pointe escompté en mars-avril 1980. En outre, 75 wagons isothermes de 50 pieds de long devraient être affectés pendant la même période au trafic d'exportation à destination de Halifax (N.-É.) et de Saint John (N.-B.). Le volume du trafic intérieur n'a toutefois pas atteint le chiffre escompté, pas plus d'ailleurs que le trafic destiné à l'exportation.

2. Nombre de wagons fournis

Le CN a expédié 752 wagons complets ainsi que 439 remorques de pommes de terre pendant la période allant de septembre 1980 jusqu'au 3 janvier 1981. Il ne semble pas y avoir eu de pénurie de matériel.

3. Mise à l'essai de wagons Supertherm

Cinq wagons Supertherm sont sur le point d'être disponibles, et le CN a l'intention de les essayer pour le transport des pommes de terre. Le CN possède 50 remorques Supertherm et il a déjà affecté avec succès certaines d'entre elles au transport des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. Le CN s'est fixé comme objectif à long terme d'affecter son matériel Supertherm au transport des produits nécessitant une bonne isolation.

Question posée par le député K. Penner

Objet : Les effets du TRACE sur le déficit

En ce qui concerne les pertes nettes enregistrées par la Division des Messageries CN, les chiffres sont les suivants : \$47,2 millions pour 1979 et environ \$53 millions pour 1980, et ces montants comprennent le coût net de l'utilisation du TRACE : \$7,9 millions en 1979 et \$4,7 millions en 1980.

Question posée par le député R. Skelly

Objet : Les installations ferroviaires de Lévis

Les discussions ont été ouvertes il y a plus d'un an avec les représentants de VIA concernant leur projet visant à faire des installations ferroviaires de Lévis une gare voyageurs multimodale. VIA a obtenu un accord de principe de la part de la Société des Traversiers du Québec et il semble que le ministère de l'Expansion économique régionale accordera sa participation au projet. Le CN appuie cette initiative de VIA qui permettra de rationaliser l'exploitation ferroviaire à Lévis.

Pour permettre la réalisation du projet, il faut démolir une partie de la gare et déplacer les installations suivantes : le centre d'hébergement des cheminots doit être transféré dans un nouveau local à Charny, et un nouveau poste d'approvisionnement en eau est en cours de construction également à Charny. Une fois prêtes ces nouvelles installations, les changements d'équipes de train et l'exécution des soins courants aux trains se feront au même endroit, à Charny.

À la demande de VIA, un locataire logeant dans la partie restante de la gare a été avisé que son bail serait résilié à la fin de février, mais qu'il pourrait continuer de louer son logement au mois jusqu'à ce que VIA soit prête à concrétiser son projet.

Le CN n'envisage pas d'utiliser cette gare et il a notifié VIA qu'il est prêt à la céder. CN Rail n'a pas d'autre installation en cet endroit.

Question posée par le député C. Turner

Objet : Protection de passages à niveau à London (Ontario)

Les documents du 8 et du 9 décembre 1980 intitulés "London Terminal Improvements" contiennent les plans pour l'installation de dispositifs de protection automatique à différents passages à niveau à London (Ontario).

Ce projet est resté longtemps à l'étape de la planification puisqu'il fallait obtenir les autorisations nécessaires avant de prendre quelque mesure que ce soit auprès des employés visés. Le CN a préparé le dossier avant d'organiser une rencontre avec les édiles municipaux de London et le C.t.c., à la réunion officielle du London City Transportation and Environment Committee. Il s'agissait d'une assemblée publique dont l'annonce avait paru dans le journal local avant sa tenue le 8 décembre 1980, à London. Au cours de cette réunion, CN Rail a exposé son point de vue.

Le surintendant en poste à London avait déjà eu un entretien privé avec Monsieur Turner pour lui faire part du projet en termes généraux. De plus, sur le conseil du CN, le London City Transportation and Environment Committee a invité officiellement Monsieur Len Colin, Président général de la Fraternité des préposés à l'entretien des voies, à y assister.

Le Comité a accepté à l'unanimité le projet du CN, et l'a transmis au Conseil municipal de London en prévision de sa réunion du 15 décembre 1980. Le Conseil a émis quelques réserves en ce qui concerne les rues Egerton et Rectory, puis a retourné le projet révisé au Transportation and Environment Committee qui s'est réuni de nouveau le 12 janvier 1981, a réitéré son acceptation du projet et reconfirmé sa décision au Conseil municipal de London qui a tenu une réunion le 19 janvier suivant.

À ce stade, il semble que la seule objection du Conseil est la proposition de porter la vitesse des trains de 35 à 50 mi/h.

Le syndicat représentant les employés visés, advenant l'approbation du projet, n'a pas encore été pressenti à ce jour. La réalisation du projet du CN est subordonnée à la double approbation du C.t.c. et du Conseil municipal de London. La convention collective en cause prévoit l'envoi d'un préavis de 90 jours aux employés visés

par le projet, et il est bien évident que cette disposition sera respectée. De l'avis du CN, il n'y a eu aucune tentative d'exécution du projet et aucune démarche officieuse n'a été entreprise. Le syndicat n'a pas été informé officiellement du projet, étant donné que son exécution est et a toujours été subordonnée à la décision du C.t.c. et du Conseil municipal de London.

Question posée par le député G.M. Bloomfield

Objet : Protection des passages à niveau

- (a) Augmentation de 152 % des frais assumés par le CN pour la protection des passages à niveau durant la période 1971-1979

Pendant la période de 1971 à 1979, le taux horaire de base d'un préposé à l'entretien de la signalisation est passé de \$4.90 à \$9.94, soit une augmentation de 203 %, tandis que le coût du matériel subissait, au cours de la même période, des augmentations pouvant varier entre 71 % et 166 %, selon les cas.

Différence entre les taux d'augmentation des frais de protection de passages à niveau enregistrés par le CN et par le CP

Le CP ayant subi les mêmes augmentations salariales et les mêmes augmentations de prix du matériel, cette différence ne peut s'expliquer que par l'amélioration apportée par CN Rail au cours des trois dernières années à la consignation des coûts recouvrables.

Les premières améliorations ont eu lieu à la suite de la revue annuelle des activités exercées par les services d'Ingénierie de 1977 qui avait révélé des écarts assez considérables dans la consignation des coûts d'entretien des dispositifs de protection des passages à niveau sur l'ensemble du réseau; puis sont venus s'y ajouter les perfectionnements dus à l'implantation de notre système informatisé BERMS concernant la consignation donnée de répartition de la main-d'œuvre en 1979, puis la consignation du matériel en 1981.

Avant la mise en oeuvre du système BERMS, nous n'avions aucun moyen de nous assurer que les frais recouvrables avaient été convenablement débités par le contremaître ou par le bureau local, et les erreurs passaient inaperçues puisque nos méthodes concernant la consignation de la distribution de la main-d'oeuvre ou du matériel ne permettait pas de les identifier.

Grâce au BERMS, toutes les installations faisant l'objet d'un recouvrement ont été codées et désormais les frais qui n'ont pas été imputés, ou qui l'ont été de façon irrégulière ou erronée, sont identifiés, et une demande de vérification est automatiquement adressée au bureau local en cause.

(b) Décomposition des frais d'entretien des installations de signalisation

Puisqu'il n'est pas possible de prendre l'exemple d'un passage à niveau donné, signalons que les travaux d'entretien se décomposent en général de la façon suivante, compte tenu des différences dues à la diversité des types de dispositifs de protection et à la variété de configuration des terrains.

L'entretien des dispositifs de signalisation est effectué conformément aux normes du CN et comprend : la vérification mensuelle de divers éléments tels que batteries, sonnerie, tension au sol, visibilité et alignement des signaux; la vérification trimestrielle du rythme de

clignotement, de la commande des barrières et des circuits de voie. Les inspections semi-annuelles comprennent des essais de fonctionnement des relais, des joints isolants, des fils de connexion de rail à rail et des câbles de connexion à la voie. À cela s'ajoutent la vérification annuelle des circuits (et accessoires) de ligne et un examen bisannuel portant sur le fonctionnement électrique de l'appareil et de la résistance de terre.

La peinture de l'appareil et le remplacement des pièces défectueuses sont exécutés quand les circonstances l'exigent.

En outre le personnel de la voie vérifie chaque semaine le fonctionnement de l'installation, conformément à une ordonnance du Comité des transports par chemin de fer, et remplace les joints isolants de rail et l'isolation des aiguilles quant le besoin s'en fait sentir.

Parmi les pièces qu'il faut couramment remplacer, citons les batteries, les ampoules, les lentilles, les fils de connexion, les isolateurs. Les ensembles de feux clignotants et les sonneries nécessitent des remplacements moins fréquents. Signalons pour conclure que le coût de l'électricité, qui nous est aussi facturé, a doublé au cours de la période de 1971 à 1979.

(c) Qui décide de la répartition des coûts de l'entretien
des dispositifs de protection des passages à niveau?

C'est le Comité des transports par chemin de fer de
la Commission canadienne des transports qui décide de
la répartition des frais entre le chemin de fer et la
Voirie.

Question posée par
le député R. Murphy

Objet : Trafic messageries au
nord du Manitoba

Question reformulée : Si le centre de messageries de Winnipeg et les centres de messageries du nord du Manitoba dont on envisage la fermeture fusionnaient en une seule unité commerciale, à quel pourcentage des recettes totales et de la masse de colis traitée s'élèverait la perte découlant de cette fermeture?

Réponse : À la suite de l'analyse des expéditions et des réceptions de tous les centres touchés (voir l'annexe), nous estimons que la perte s'élèverait à 17 % quant aux recettes et à 21 % quant à la masse de colis traitée. La totalité de ce volume d'affaires ne sera toutefois pas perdue, puisqu'il sera récupéré en partie par le centre de Winnipeg.

Nous prévoyons qu'une part considérable du trafic en provenance ou à destination de Winnipeg et des autres localités continuera d'être traitée au centre de Winnipeg; la correspondance y sera assurée par les entreprises de camionnage.

Les précisions ci-dessus ne portent toutefois pas sur le trafic transféré à Winnipeg en provenance ou à destination de localités autres que celles du nord du Manitoba. Si cette charge de travail avait été prise en compte, la perte maximale en masse de colis traitée aurait été ramenée à 16 %.

Les renseignements sont fournis en fonction de tous les tarifs messageries et de tous les types de marchandises. Nous ne disposons pas de chiffres détaillés.

MESSAGERIES CN

RECETTES ET MASSE DE COLIS TRAITÉE
NORD DU MANITOBA ET WINNIPEG

(11 mois au 30 novembre 1980)

RECETTES - CUMUL DE L'ANNÉE AU MOIS DE NOVEMBRE 1980
(en milliers de dollars)

	<u>Expéditions</u>	<u>Réceptions</u>	<u>Total</u>	<u>Nord uniquement</u>
WINNIPEG	5 848	5 519	11 367	
THOMPSON	384	277	661	661
CHURCHILL	171	701	872	872
LE PAS	122	316	438	438
GILLAM	68	342	410	410
	<u>6 593</u>	<u>7 155</u>	<u>13 748</u>	<u>2 381</u>
	<u>=====</u>	<u>=====</u>	<u>=====</u>	<u>=====</u>

$$\frac{\text{Centres du nord du Manitoba}}{\text{Centres du nord du Manitoba et Winnipeg}} = \frac{2 381}{13 748} = 17 \%$$

MASSE DE COLIS TRAITÉE - CUMUL DE L'ANNÉE AU MOIS DE NOVEMBRE 1980
(en milliers de livres)

	<u>Expéditions</u>	<u>Réceptions</u>	<u>Total</u>	<u>Nord uniquement</u>
WINNIPEG	45 188	38 446	83 634	
THOMPSON	4 428	2 166	6 594	6 594
CHURCHILL	842	5 734	6 576	6 576
LE PAS	1 811	2 870	4 681	4 681
GILLAM	520	3 533	4 053	4 053
	<u>52 789</u>	<u>52 749</u>	<u>105 538</u>	<u>21 904</u>
	<u>=====</u>	<u>=====</u>	<u>=====</u>	<u>=====</u>

$$\frac{\text{Centres du nord du Manitoba}}{\text{Centres du nord du Manitoba et Winnipeg}} = \frac{21 904}{105 538} = 21 \%$$

Le 16 janvier 1981

Question posée par le député K. Penner

Objet : Transport des copeaux dans le secteur de Hearst-Calstock

Groupe de travail transporteur-industrie

Le groupe de travail constitué en novembre 1978 de représentants de Domtar Ltée, de CP Rail et de CN Rail est toujours actif. Il s'était fixé comme objectif d'établir un système de transport à long terme des copeaux par rail, en dépit de la diminution rapide du parc de wagons couverts et des tarifs non compensatoires. Parmi les mesures envisagées, citons :

- a) la poursuite du transport des copeaux en wagons couverts ordinaires;
- b) leur transport à venir en wagons-tombereaux à copeaux de grande capacité, appartenant au chemin de fer;
- c) leur transport à venir en wagons-tombereaux à copeaux de grande capacité, appartenant aux expéditeurs.

En juillet 1979, le CN a soumis des propositions pour chacune des mesures ci-dessus, que Domtar a d'ailleurs examinées.

On nous a informé, en septembre 1980, que le groupe de travail de Domtar recommande à sa direction l'acquisition de 90 wagons-tombereaux à copeaux de grandes dimensions loués par l'expéditeur, dont 30 achemineraient le trafic de Hearst et 60, le trafic de Whiter River (Ontario), gare du CP. Domtar a également fait savoir que l'acquisition et l'aménagement d'installations de déchargement à Red Rock devaient être reportés à 1981-1982. À la fin de 1982, le trafic sera constitué de 65 000 tonnes en provenance de Hearst et de 13 000 tonnes en provenance de Calstock. Le trafic cessera à Longlac. Comme les limites de charges imposées sur la subdivision CN de Pagwa empêchent l'utilisation de wagons-tombereaux à copeaux de grande capacité à partir de Calstock, ce trafic continuera d'être acheminé en wagons couverts ordinaires.

Aux dernières nouvelles, Domtar était en pourparlers avec des camionneurs du secteur de Hearst pour évaluer les possibilités d'acheminer à l'avenir le trafic de copeaux par la route, surtout parce que l'on prévoit une baisse considérable de ce trafic au cours des prochaines années.

Service actuel par wagons couverts

Entre temps, le trafic actuel destiné à Red Rock et provenant des localités précitées, évalué à 160 000 tonnes, continuera d'être acheminé en wagons couverts ordinaires de la série CN 8000. Cette série comporte un parc de 385 wagons, dont 119 sont affectés à la Région des Prairies pour le transport des copeaux vers Thunder Bay. On pourrait mettre à la disposition des expéditeurs de la Région des Grands-Lacs jusqu'à 109 wagons de ce type, étant donné qu'une partie du trafic destiné à Thunder Bay est confiée à des transporteurs routiers. La fourniture de wagons au secteur de Hearst/Calstock/Longlac ne pose actuellement aucune difficulté, pas plus qu'elle n'en a posé au cours des dix-huit derniers mois. La diminution de la disponibilité à long terme des wagons couverts de la série 8000 continue, mais nous avons assuré Domtar d'un approvisionnement suffisant en wagons pour 1981-1982, jusqu'à ce que nous disposions des wagons-tombereaux fournis par les expéditeurs.

Tarifs

Nous nous sommes déjà adressés au ministre à propos des tarifs applicables au trafic entre Hearst/Calstock et Red Rock. En voici un bref aperçu.

Tarifs Hearst/Calstock - Red Rock

Octobre 1978	Publiés	47¢ M/W 80M LFVC 70M -
1 ^{er} janvier 1979	Augmentation de 14 %	54¢
12 juin 1979	Surtaxe de 1,7 %	55¢
1 ^{er} septembre 1979	Augmentation de 5 %	58¢
1 ^{er} janvier 1980	12%	65¢
1 ^{er} juin 1980	4%	68¢
1 ^{er} janvier 1981	10%	75¢

Tous ces tarifs ont été négociés avec Domtar Ltée à sa demande expresse.

Le tarif du 1^{er} janvier 1981, négocié avec Domtar et accepté par elle, est tout à fait concurrentiel, celui pratiqué par les transporteurs routiers au départ de Hearst étant de 79¢ et celui au départ de Calstock, de 74¢. Les transporteurs routiers ont pris en charge l'acheminement d'environ 30 000 tonnes de copeaux en 1980.

Question posée par le député Ray Skelly

Objet : Bâtiments exploités par le CN

Pour répondre à la demande formulé par M. Skelly par le biais du Comité permanent du transport de la Chambre des communes, nous présentons le relevé suivant relatif à l'utilisation par CN Marine de bâtiments immatriculés à l'étranger.

CN Marine possède et loue des bâtiments qui assurent les principales dessertes de traversier de la côte Est du Canada. Treize bâtiments de cette flotte appartiennent à CN Marine. Sept sont la propriété de sociétés canadiennes et sont loués à CN Marine. En outre, CN Marine loue 90 jours par an pour assurer la liaison entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve pendant la haute saison, en été, un bâtiment qui appartient à une société suédoise, la Stena Line AB. Il bat pavillon suédois et est commandé par un capitaine de nationalité suédoise, conformément aux exigences de la loi suédoise. Tous les autres membres de l'équipage sont canadiens.

Les bâtiments non immatriculés au Canada sont les suivants :

<u>Bâtiment</u>	<u>Propriétaire</u>	<u>Port d'immatriculation</u>	<u>Desserte</u>
Marine Nautica	RoyLease	Nassau	Port-aux-Basques (T.-N.) - North Sydney (N.-E.)
Marine Atlantica	RoyLease	Nassau	Port-aux-Basques (T.-N.) - North Sydney (N.-E.)
Stena Nordica	Stena Line	Göteborg	Port-aux-Basques (T.-N.) - North Sydney (N.-E.)
Marine Cruiser	Rideau Shipping	Londres	Argentia (T.-N.) - North Sydney (N.-E.)

La Compagnie a affrétré ces bâtiments parce qu'ils étaient immédiatement disponibles pour répondre aux besoins du trafic maritime, alors qu'aucun bâtiment canadien n'était disponible.

En même temps que CN Marine devenait propriétaire, en 1979, des bâtiments qui avaient appartenu à la Couronne, la Compagnie prenait en charge la planification à long terme de ses besoins en nouveaux bâtiments. Depuis cette date, ont en effet été élaborés les plans d'un nouveau bâtiment destiné à la liaison Nouveau-Brunswick - Île-du-Prince-Édouard, et ce bâtiment est en cours de construction à Saint-John (N.-B.). De plus, les plans de plusieurs traversiers destinés à la desserte de Terre-Neuve sont actuellement à l'étude.

Question posée par le député C. Turner

Objet : Instructions générales d'exploitation

Les renseignements qu'a obtenus le député selon lesquels la fiche de sécurité "H.I.E.R." n'est pas exigée dans le cas de marchandises importées ou d'envois de détail -- qu'il s'agisse de matières dangereuses ou d'explosifs -- sont exacts.

Toutefois, cette situation ne reflète pas la position du CN à l'égard de la question. Le CN souhaite en effet voir s'étendre l'utilisation de la fiche de sécurité et espère que les nouveaux règlements d'exécution de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses contiendront les dispositions voulues à ce sujet.

En attendant, le CN et les expéditeurs qui doivent fournir la fiche "H.I.E.R." se conforment aux articles 73.429 et 74.512 du règlement régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, prescrit par la Commission canadienne des transports. Les dispositions des articles susmentionnés exigent l'établissement d'une fiche "H.I.E.R." pour tous les envois dont le point d'origine est au Canada, et qui sont expédiés par wagon complet, remorque ou conteneur.

Les expéditeurs, puisqu'ils ne sont pas tenus de le faire, ne fournissent pas de fiche "H.I.E.R." pour les envois de détail, les envois constitués de marchandises différentes (trafic de groupage) ou les envois provenant des États-Unis ou d'outre-mer. Le CN espère que la nouvelle réglementation réduira sensiblement le nombre de ces cas d'exception et qu'elle imposera l'utilisation

de la fiche de sécurité pour le transport d'un plus grand nombre de produits ou d'un document équivalent pour les envois expédiés de l'étranger.

Mais même si la situation présente est loin d'être idéale, l'utilisation que font actuellement de la fiche "H.I.E.R." tous les chemins de fer canadiens assujettis à la Commission canadienne des transports constitue un grand progrès, car elle n'a pas son équivalent aux États-Unis.

Question posée par le député Charles Turner

Objet : Protection civile des employés
exerçant leurs fonctions pour
le compte de VIA Rail

Tous les employés du CN, y compris les employés travaillant en tête et en queue des trains, qui exercent leurs fonctions pour le compte de VIA Rail en vertu de l'accord spécial intervenu entre le CN et VIA concernant les employés itinéraires, le font conformément aux conditions d'emploi convenues par les Chemins de fer Nationaux et sont à ce titre protégés contre toute poursuite en justice intentée à la suite de l'exercice de leurs fonctions, de la même manière et dans la même mesure que le sont les employés du CN exerçant leurs fonctions pour le compte de la Compagnie.

Question posée par le député C. Turner

Objet : Pannes de locomotives

En 1980, 49 704 locomotives sont sorties des ateliers du CN en Ontario.

Ci-dessous la liste des pannes de locomotives ayant causé des retards de plus de cinq minutes dans la Région des Grands-Lacs en 1980 :

Affectation - 363

Nombre de pannes - 922 (environ 1,85 sur cent locomotives sorties)

Milles avant la panne - 30 163

Question posée par le député D. Fisher

Objet : Problèmes de bruit à l'ensemble résidentiel de Malton

Au début des années 1960, le CN a acquis le droit de passage dans l'ancien police-village de Malton pour accéder au triage MacMillan. Comme la ligne aurait été contiguë aux secteurs résidentiels actuels et futurs, le CN, à la demande du canton de Toronto (l'actuelle municipalité de Mississauga), a renoncé à l'emplacement original et déplacé sa ligne de 3 300 pieds au nord, la subdivision de Halton se trouvant ainsi repoussée à 1 100 pieds de toute habitation actuelle ou future. Vers 1966, la municipalité a modifié son plan de lotissement et son règlement de zonage pour permettre une construction domiciliaire à l'intérieur de cette zone-tampon de 1 100 pieds - juste à la limite sud du droit de passage du CN. L'exécution de ce plan a eu lieu malgré l'opposition du CN qui a averti la municipalité que quelque 55 trains par jour passeraient devant le complexe domiciliaire et que des manoeuvres de mise en place seraient effectuées à l'est de l'Aeroport Road devant le complexe domiciliaire, à l'extrémité est du triage Malport.

En 1971 et 1972, le lotissement résidentiel était approuvé et bon nombre de maisons étaient occupées. Le contrat de construction domiciliaire passé entre la municipalité de Mississauga et les entrepreneurs de construction stipulait que des études sur le bruit seraient menées et des mesures appropriées prises pour protéger les résidents du bruit des avions, étant donné que les maisons se trouveraient dans la zone de bruit 3 de

l'aéroport international de Toronto. Cette clause n'a pas été respectée et il est manifeste que des mesures concrètes n'ont pas été prévues, lors de la construction pour atténuer le bruit. En raison de la proximité du chemin de fer, la municipalité a demandé à l'entrepreneur d'aménager une berme de 6 pieds surmontée d'une palissade d'également 6 pieds. Cette amélioration qui était supposée atténuer légèrement le bruit provenant du roulement des roues, ne pouvait pas assourdir le bruit des locomotives. Le Conseil municipal décida toutefois de diminuer la hauteur originale de la berme-palissade, réduisant ainsi l'efficacité de la barrière anti-bruit.

Les protestations des résidents ont retardé la construction du terminal intermodal du CN, prévue juste au nord du triage Malport. À la demande de la Province de l'Ontario, le chemin de fer en a déplacé l'emplacement à l'est de l'Aeroport Road, et le corps du triage se trouve à environ 1,5 mille au nord du quartier résidentiel. Avant sa construction, l'étude de l'environnement confiée à une firme autonome de consultants révélait que le terminal n'accroîtrait pas de façon sensible le niveau de bruit dans ce secteur.

Devant les inquiétudes exprimées par la municipalité de Mississauga au nom des résidents, le CN offrait de financer - jusqu'à concurrence de \$5 000 - une étude plus poussée visant à rechercher des mesures acceptables d'atténuation du bruit.

Le coût de cette étude s'est élevé à \$10 000 et le solde a été payé par la municipalité régionale de Peel au nom de la municipalité de Mississauga.

Vibron Limited a terminé son rapport en mai 1980 et, en juillet, le CN a fait part à la ville de ses observations sur les conclusions du rapport et conseillé l'adoption des recommandations qu'il contenait. Le CN a souscrit aux conclusions du rapport. Comme le problème a de toute évidence été causé par la municipalité et qu'il s'agissait d'une question qui ne relevait pas de nous, nous n'envisageons prendre aucune autre mesure. En fait, la municipalité n'a sollicité aucune autre participation de notre part.

Le rapport ne recommande pas que la hauteur de la barrière anti-bruit soit relevé, puisque cette mesure n'entraînerait aucune diminution sensible du bruit. Le consultant a conclu comme suit : "Le traitement des maisons pour contrer les hautes et basses fréquences apparaît beaucoup plus rentable que l'érection de barrières." Le rapport précise que, pour être efficace, la barrière devrait s'élever à 28 pieds de hauteur. Une berme de 18 pieds et une palissade anti-bruit de 10 pieds nécessiteraient un terrain de 108 pieds dans le cas d'une berme dont la levée et le bord du fossé seraient dans un rapport de 3 à 1 à la base; de 72 pieds dans le cas d'une berme dont la levée et le bord du fossé seraient dans un rapport de 2 à 1. L'arrière-cour des résidences a au plus 70 pieds de profondeur, ce qui rend l'opération impraticable, même en permettant un

léger empiétement sur la propriété ferroviaire.

La réduction de la vitesse des trains ne contribuera pas à diminuer le bruit de façon appréciable. Par exemple, une réduction de 50 à 30 mi/h abaisserait le niveau sonore d'environ 3 décibels seulement. L'ensemble des personnes ne percevrait pas une telle réduction. La prolongation de la durée de parcours des trains qui en découlerait se traduirait par une perte de plus de \$1 million, sans compter les frais d'exploitation supplémentaires.

Le triage Malport est situé au sud de la subdivision de Halton entre les Torbram et Airport Roads. Au sud du triage Malport, le terrain est occupé par l'industrie, et un complexe domiciliaire qui s'étend à l'est de l'Aeroport Road, longe, sur une distance de plus de 2 milles, le côté sud de la subdivision de Halton. La conception du triage Malport et la localisation des manoeuvres à l'est sont cruciales pour notre exploitation. L'Aeroport Road est doté d'un passage à niveau et, par conséquent, le passage des trains ne gêne nullement la circulation routière. Le Torbram Road, à l'ouest, a un passage à niveau de 3 voies. L'accès au triage Malport à l'ouest créerait une situation intolérable en raison du croisement des circulations routière et ferroviaire. Nous recevons déjà des plaintes au sujet du blocage occasionnel de ce passage à niveau; il ne fait aucun doute que si les manoeuvres étaient limitées à la partie ouest du triage, le problème ne ferait que s'aggraver considérablement. De plus, le triage se trouve près des limites de la subdivision

de Weston et des manoeuvres à l'ouest pourraient gêner la circulation des trains VIA, des trains de banlieue GO Transit et des trains marchandises des subdivisions de Weston et de Halton.

Le rapport ne recommande pas d'améliorations à la barrière anti-bruit, ni le déplacement des installations du chemin de fer; il se contente d'observations.

Le rapport recommande que les maisons soient dotées d'un système central de climatisation, que leur vitrage soit amélioré, qu'on pose des couches supplémentaires de composé à joints sur les murs et les plafonds des chambres à coucher, ce qui coûterait \$3 500 par maison. Cette somme représente un bien modeste investissement pour le propriétaire, puisqu'il bénéficiera d'une augmentation de la valeur de sa propriété, économisera l'énergie et améliorera son confort.

Le rapport recommande également l'achat et la modification d'une maison. Cette opération doterait les gouvernements municipal, provincial et fédéral d'une unité expérimentale pour étudier les techniques de construction dans les zones à niveau de bruit élevé.

On ne devrait pas solliciter la participation du chemin de fer aux programmes de réduction du bruit dans cette zone ou une autre. Le CN met actuellement au point avec le gouvernement de l'Ontario une ligne de conduite touchant les constructions domiciliaires à proximité des chemins de fer et qui, nous l'espérons, évitera ce genre de problèmes à l'avenir.

.....

Question posée par le député D. Fisher

Objet : Enquête sur les marchandises dangereuses

1. Le groupe de travail chargé de l'enquête sur les marchandises dangereuses examine actuellement 26 questions soulevées dans le rapport MacGregor; 14 d'entre elles portent sur l'exploitation générale du chemin de fer et 12 se rapportent plus précisément au mouvement des marchandises précitées.

Dans les recommandations générales, on s'attache au transport des marchandises dangereuses et notamment à l'obligation et à la responsabilité des chemins de fer en cas d'accident. De plus, le C.t.c. a fait bon nombre d'observations sur le rôle des autres parties que les chemins de fer en matière d'amélioration de la sécurité au cours du transport des marchandises dangereuses. L'extrait ci-dessous des recommandations générales illustre précisément ce point :

Bien qu'on cite particulièrement le CN, il est bien entendu que les mêmes normes de sécurité doivent s'appliquer à tous les chemins de fer canadiens. C'est dans ce but que nous recommandons fortement l'obligation pour tous les chemins de fer canadiens de se conformer aux normes de sécurité établies par le CN en application des recommandations de cette enquête.

De toute évidence, il est nécessaire d'améliorer les méthodes et pratiques employées par les parties autres que les chemins de fer - notamment les organismes chargés de veiller à la sécurité du public.

C'est pour ces raisons que nous prenons soin d'englober, dans nos réponses, les renseignements provenant des organismes non ferroviaires en vue d'améliorer le transport des marchandises dangereuses.

Parmi les questions qu'étudie le groupe de travail citons, entre autres, celles qui portent sur l'amélioration de l'information donnée au public après un déraillement, et l'adoption d'une langue plus simple dans la préparation de documents s'appliquant à la manutention des marchandises dangereuses, comme la fiche de sécurité "H.I.E.R."*.

* "Hazardous Information Emergency Response"

2. Monsieur Barry King, inspecteur à la Police de la région de Peel, est membre du groupe de travail et président d'un des sous-comités chargés des études sur les déraillements.

Question posée par le député C. Mayer

Objet : Utilisation d'une installation CN

1. Elrose (Saskatchewan)

La demande d'autorisation d'utiliser une installation située sur le terrain du CN à Elrose (Sask.), présentée par une organisation scoute, a de nouveau été étudiée. Le terrain en cause se trouvant dans une subdivision encore en activité, où s'effectue d'ailleurs un important trafic de céréales, ce qui rend très dangereuse son utilisation par un groupe de jeunes gens, la Compagnie maintient sa décision antérieure de ne pas accéder à la demande.

2. Emplacements de silos

Les seuls exemples d'acheteurs éventuels d'emplacements de silos sur un terrain abandonné, avec lesquels le CN a eu à traiter, se rapportaient à des silos situés le long de lignes comprises dans l'entente de "donation" conclue avec le gouvernement fédéral. Dans ces cas-là, on a prié les intéressés de s'adresser au ministère fédéral des Travaux publics.

Le CN est lié par bail à des particuliers ayant acheté des silos de compagnie situés le long de voies ferrées encore en service. Ces silos se trouvent sur le terrain de gares et le CN a refusé de vendre les emplacements, étant donné qu'ils font partie de biens encore en service. Les baux stipulent que ces silos ne seront pas desservis par le chemin de fer et seront considérés comme installations complémentaires ou de remplacement de celles servant à l'entreposage à la ferme.

Question posée par le député C. Mayer

Objet : Recours à l'entreprise privée pour le renouvellement des lignes secondaires

HISTORIQUE

En matière de renouvellement des traverses, du ballast et des rails, CN Rail a pour ligne de conduite d'utiliser, dans la mesure du possible, ses effectifs et son matériel. L'expérience enseigne qu'il est plus profitable d'avoir recours à nos effectifs et à notre matériel pour exécuter les travaux étroitement liés à l'exploitation ferroviaire - renouvellement des traverses, du ballast et des rails. Les travaux qui ne sont pas de nature proprement ferroviaire réfection des ponts, terrassement, préparation du ballast - mais qui entrent dans le cadre des programmes CN Rail de travaux d'entretien courant et de renouvellement des lignes secondaires, sont, par contre, confiés à l'entreprise.

En fait, dans le cadre des programmes de renouvellement des lignes secondaires, en plus de la fourniture de matériel, de rails, de matériaux et d'articles divers, bon nombre des travaux sur la voie ont été confiés à l'entreprise. Ces travaux comprenaient l'élargissement des remblais et le drainage - confiés à des entrepreneurs de terrassement - la fourniture, la préparation et le chargement du ballast, la réfection des ponts, la pose de clôtures, l'installation de passages à niveau, le déplacement d'unités de logement et de matériel de travaux, la location de grues pour le chargement et le déchargement de matériaux, le désherbage et les recherches sur le bergélisol dans la subdivision de Herchmer.

Déjà à une époque où les effectifs, le matériel ou les matériaux n'étaient pas disponibles, on confiait à l'entreprise certains travaux relatifs aux traverses, au ballast et aux rails. L'expérience a confirmé la pertinence de la ligne de conduite énoncée ci-dessus.

En 1977, au moment de l'établissement des premiers plans d'exécution des travaux prévus à la première entente de renouvellement des lignes secondaires, le CN avait l'intention de confier à l'entreprise la totalité des travaux importants. Cette décision a été commandée par l'ampleur du programme proposé qui risquait de démunir le chemin de fer de ses effectifs et d'entraver la réalisation des programmes d'entretien courant.

La Fraternité des préposés à l'entretien des voies a manifesté une vive opposition et a soutenu que la Compagnie pouvait embaucher le nombre nécessaire d'employés et les former pour que les travaux importants soient exécutés par ses effectifs. Comme le programme de la première année n'était pas tellement chargé, CN Rail a adopté cette solution pendant un an. Par la suite, le chemin de fer a fait l'acquisition de matériel de travaux, et les travaux importants sur la voie, par opposition aux travaux sur la plate-forme et l'emprise, ont été effectués par ses employés.

Le recours aux effectifs et au matériel du chemin de fer a permis une plus grande souplesse et une meilleure coordination avec le reste des opérations ferroviaires. Au besoin,

les horaires de travail ont été modifiés pour permettre la circulation des trains durant les travaux.

Le recours aux entrepreneurs nécessiterait que l'on mette le matériel et les matériaux à leur disposition avant le début des travaux, pour leur éviter des retards d'exécution. La chose n'est pas toujours possible et il faut alors réaffecter temporairement les effectifs et le matériel pour éviter les pertes de temps. Tous ces éléments entraîneraient des frais.

Dans le cas de travaux nécessitant du matériel sur rail - wagons à ballast ou locomotives -, on peut tirer meilleur parti de ce matériel quand on le confie à des effectifs ferroviaires. L'utilisation judicieuse des effectifs et du matériel du chemin de fer, combinée avec le recours sélectif à l'entreprise - surtout dans le cas des travaux qui ne sont pas de nature proprement ferroviaire -, rentable dans l'ensemble et l'achèvement des travaux selon les normes et dans les délais prescrits.

Question posée par le député B. Hargrave

Objet : Programme de transport d'urgence du foin

Le député a demandé qui avait payé les frais de transport du foin, depuis le sud-ouest de l'Ontario jusqu'aux régions de l'Ouest canadien touchées par la sécheresse de 1980.

Au cours de cette période, les tarifs pratiqués par le CN ont été ramenés aux deux tiers de ceux normalement appliqués au transport du foin. Les gouvernements fédéral et provinciaux les ont pris en charge à part égale et il semble que les destinataires du foin n'aient rien eu à débourser.

Question posée par le député C. Turner

Objet : Projet-pilote concernant l'application de la règle "G". À l'essai dans la région des Grands-Lacs depuis le 6 octobre 1980.

Le 28 mai 1980, la Compagnie signait un avenant, contre-signé par la Fraternité des ingénieurs de locomotives et les Travailleurs Unis des Transports, qui prévoit une nouvelle marche à suivre concernant l'application de la règle "G". L'avenant, entré en vigueur le 6 octobre 1980, a une validité d'un an et s'applique exclusivement à la Région des Grands-Lacs.

La règle "G", règlement depuis longtemps en vigueur dans tous les chemins de fer, interdit aux cheminots soumis au Règlement unifié d'exploitation de se trouver sous l'effet de l'alcool ou de drogues pendant l'exercice de leurs fonctions. La violation de la règle "G" se traduit depuis toujours par le congédiement immédiat.

Mais les temps changent, et l'évolution des valeurs sociales rend parfois difficile pour certaines personnes la stricte observation de tous les règlements de la Compagnie, y compris d'un règlement aussi important que la règle "G".

En raison de l'extrême rigidité de cette règle, les employés qui sont témoins d'un délit répugnent à devenir responsables du renvoi d'un collègue, et tendent dans certains cas à fermer carrément les yeux.

Cette situation s'est en effet produite à plusieurs reprises bien qu'en agissant ainsi le témoin se trouve, lui aussi, à enfreindre le règlement en ne dénonçant pas son collègue coupable.

Maintenant, grâce à ce projet-pilote patronal-syndical, applicable au personnel des trains et des locomotives de la Région des Grands-Lacs, le violateur de la règle "G" a une seconde chance, si un de ses collègue signale son infraction avant qu'elle n'ait été remarquée par un supérieur.

Ce que nous tentons de faire; c'est de favoriser l'observation de ce règlement en établissant un système de surveillance mutuelle qui ne comporte pas la menace d'un congédiement immédiat.

Selon les dispositions de l'avenant susmentionné, les employés soupçonnés d'avoir absorbé de l'alcool ou des drogues avant de prendre leur service ou pendant qu'ils sont de service, ne seront pas renvoyés lors de la première infraction si celle-ci est signalée par un de leurs collègues.

Par contre, si un représentant de la Compagnie constate une infraction à la règle "G" chez un employé qui s'est présenté au travail et est inscrit sur la feuille de paie, le congédiement demeure la sanction de rigueur.

Toutefois si l'employé n'a fait qu'accepter une convocation concernant un train donné et qu'il ne s'est pas présenté officiellement à son travail, le représentant de la Compagnie lui accorde une seconde chance.

Selon les dispositions du projet-pilote de la Région des Grands-Lacs, si l'infraction est remarquée par des collègues au moment où l'employé fautif se présente à son travail, ce dernier sera renvoyé chez lui en congé sans solde, et les démarches nécessaires seront faites pour qu'une entrevue ait lieu le plus tôt possible.

Si l'infraction est constatée chez un employé exerçant ses fonctions en service de ligne ou en service de manœuvre, cet employé doit être immédiatement relevé de ses fonctions par les autres membres de l'équipe.

En cas de service de ligne, le train devra se rendre jusqu'au point de relève des équipes, à condition de pouvoir respecter les règles de sécurité.

Dans tous les cas de délits, les dispositions doivent être prises le plus tôt possible pour organiser une entrevue.

L'entrevue, qui a lieu en présence d'un représentant de la Compagnie et d'un représentant syndical, a pour but de déterminer si l'infraction est due à une erreur de jugement de l'employé ou à un problème d'alcoolisme ou de toxicomanie.

Si c'est une erreur de jugement, qui a amené l'employé à accepter une convocation après avoir bu ou après avoir absorbé de la drogue, il sera avisé de la gravité de son acte et recevra un avertissement écrit lui signifiant que la moindre récidive entraînera son congédiement.

Mais s'il s'agit d'un problème d'alcoolisme ou de toxicomanie, l'employé peut se prévaloir des programmes mis sur pied par la Compagnie prévoyant le traitement et la réadaptation des employés alcooliques ou toxicomanes.

Ce projet-pilote représente le point culminant d'un dialogue poursuivi depuis nombre d'années entre la Direction et les syndicats. Il résulte du profond souci suscité chez les parties en cause par la menace que constituent pour la sécurité les employés qui se présentent au travail alors qu'ils sont sous l'effet de l'alcool ou de stupéfiants. Le projet vise à écarter de l'exploitation des trains les employés qui sont sujets à ces problèmes.

Question posée par la député Eva Côté

Objet : Accords entre le CN et VIA

(i) Répartition du personnel

Le 1^{er} avril 1978, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont cédé les responsabilités de direction qui leur incombaient relativement aux services voyageurs intervilles, à la compagnie VIA Rail Canada Inc. qui les a prises en charge.

Tous les employés du CN, qui dans le cadre de leurs fonctions, consacraient au moins 75 % de leur temps aux "activités voyageurs" ont été graduellement mutés à VIA.

Il incombe à VIA de doter les services voyageurs suivants (à noter que toutes les personnes exécutant les activités reliées à ces services sont considérées comme des employés de VIA et relèvent à ce titre uniquement de cette compagnie)

- Administration générale
- Relations publiques, Communications visuelles, Langues officielles
- Service Juridique et service des Réclamations, Ressources humaines et Personnel
- Services dans les trains: service de Restauration; personnel de voitures-lits, de voitures-restaurants et de voitures-salons.
- Services dans les gares: Dépôts de vivres et services de Restauration; services de Consigne et personnel dans les grandes gares.
- Marketing et étude des marchés - services Voyageurs; Ventes, Publicité et promotion, Voyages organisés.
- Réservations, établissement des prix, tarification et billetterie
- Gestion et contrôle du matériel roulant de VIA, élaboration des services des trains (composition des trains, horaires, itinéraire, etc...)
- Planification et développement - services Voyageurs, Systèmes de données - gestion.
- Finances et comptabilité générale, Comptabilité revenus, Vérification interne, Budgets et statistiques.

Le CN fournit les services suivants à VIA, sur une base contractuelle. Les personnes qui exécutent les activités reliées à ces services sont considérées comme des employés du CN et relèvent à ce titre de cette seule compagnie :

- Équipes de train : chefs de train, mécaniciens de locomotive et aides-mécaniciens, agents de train et bagagistes.

- Services dans les gares y compris vente de billets et manutention des bagages dans des gares de moindre importance où VIA ne dispose pas de personnel.
- Répartition et contrôle des trains, manoeuvre terminale.
- Entretien du matériel roulant lorsqu'il se trouve sur les voies du CN, grosses réparations et transformations de voitures et de locomotives dans les ateliers du CN.
- Entretien et réparation des lignes : voies, signaux, ponts, gares et autres installations de voie.
- Services de police et de sécurité sur la propriété du CN.
- Services médicaux et Services de linguistique (formation).

(ii) Utilisation et entretien des biens immobiliers utilisés conjointement par VIA et le CN

Le CN conserve, à l'heure actuelle, la propriété de toutes les emprises et de tous les terrains et bâtiments utilisés par VIA aux fins de ses services Voyageurs. Cette utilisation par VIA ainsi que les redevances y afférentes tombent sous l'application d'un contrat d'exploitation conclu entre le CN et VIA.

L'acquisition par VIA des bâtiments de gare et autres installations, soit par cession soit par crédit-bail, fait actuellement l'objet de négociations. En attendant la conclusion de ces négociations, VIA paie au CN certaines redevances pour l'utilisation des gares et installations réservées aux services Voyageurs, et ce, conformément à l'Ordonnance R-6313 de la Commission canadienne des transports et en accord avec les taux de dédommagement prévus dans le contrat d'exploitation susmentionné.

(iii) Matériel roulant

En exécution des accords intervenus entre le CN et VIA au 31 mars 1978, le CN a vendu à VIA le matériel voyageurs suivant :

Voitures. (y compris turbos et autorails)	784
Locomotives de lignes	120
Fourgons-chaudières	87
Fourgons génératrices	3
Fourgons génératrices 110V	1

Ce matériel fut acheté par VIA à sa valeur comptable nette au 31 mars 1978, sous réserve d'approbation et d'agrément par la Commission canadienne des transports. La CCT n'a pas encore fourni l'agrément du prix d'achat définitif.

Se reporter au paragraphe (i) pour l'entretien de ces véhicules et les soins s'y rapportant.

(iv) Entretien de la voie

En vertu du contrat d'exploitation conclu entre le CN et VIA, le CN est le seul responsable de l'entretien de toutes les voies ferroviaires qu'empruntent les trains de VIA.

Tous les travaux de réfection, de modification, de déplacement etc. relatifs aux voies demandés par VIA en vue d'améliorer le rendement des trains de voyageurs, seront exécutés par le CN aux frais de VIA sauf dans la mesure où les travaux profitent au CN et que celui-ci accepte d'en partager les frais.

(v) Répartition et contrôle des mouvements des trains

En vertu du contrat d'exploitation conclu entre le CN et VIA, le CN conserve le contrôle exclusif et l'entièvre responsabilité de la répartition, du contrôle, de même que du mouvement des trains de voyageurs VIA circulant sur ses voies. Ceci vaut tant durant les situations d'urgence que durant les situations normales. Le CN peut en tout temps prendre les mesures qu'il juge nécessaire pour sauvegarder la sécurité et le bien-être des voyageurs à bord des trains de VIA.

En cas d'accidents de trains ou de toute autre situation d'urgence, les démarches et les travaux suivants incombent uniquement au CN : déblaiement et réparation de la voie, maintien en vigueur ou restriction du mouvement des trains, déviation des trains de VIA par des voies de secours, rétablissement du service normal des trains de voyageurs, enquête sur les causes de l'accident et compte rendu aux autorités compétentes. En cas d'urgence, le CN est tenu d'aviser VIA, aussitôt que possible, de toutes les mesures qu'il a prises ou qu'il entend prendre, susceptibles d'influer sur le transport des voyageurs ou de leurs bagages. Après un tel avis, les interventions du CN seront conformes à ce qui aura été convenu entre les deux compagnies.

(vi) Normes de service

Dans l'exploitation des trains de voyageurs VIA, le CN est tenu de respecter les horaires, les avis de compositions et autres stipulations adoptés par VIA et précisés dans le contrat d'exploitation conclu entre le CN et VIA.

Ledit contrat prévoit d'ailleurs le versement par VIA de redevances d'incitation récompensant la ponctualité des trains de voyageurs VIA (le CN est aussi passible de pénalité si la situation inverse se produit). Le CN met tout en oeuvre, en accord avec toutes les règles de sécurité et toutes les méthodes d'exploitation reconnues, pour assurer la ponctualité des trains de VIA et mériter ainsi ces redevances d'incitation.

(vii) Dédommagement du CN par VIA

La rémunération du CN par VIA représente essentiellement les frais variables exigés à long terme pour les services voyageurs intervilles par rail; ces coûts sont déterminés conformément aux stipulations de l'Ordonnance R-6313 de la Commission canadienne du transport. Cette Ordonnance ne prévoit aucunement les frais fixes ou les frais généraux reliés aux services exécutés au nom de VIA et par conséquent ces frais n'entrent pas dans le calcul des frais variables. Ils ne sont pas remboursés par VIA et le CN les supporte en totalité.

En vertu des dispositions du contrat d'exploitation conclu entre le CN et VIA, le dédommagement du CN par VIA est de nature strictement confidentielle et ne peut être divulgué (sauf au Ministre) que par ordonnance des autorités compétentes.

Question posée par le député G.S. Baker

Objet : Bénéfices rapportés par les machines
à sous des Services maritimes de
l'Est du Canada.

En 1980, les machines à sous de tous les Services maritimes de l'Est du Canada ont rapporté au CN un bénéfice net de \$264 058, après règlement des clients et avoir fait entrer en ligne de compte la main-d'oeuvre directe, l'amortissement et les frais généraux. De cette somme, \$74 945 proviennent des machines à sous installées à bord des navires assurant la liaison entre les ports de Sydney et de Terre-Neuve. Le pourcentage des sommes versées aux clients s'élève à 85 %.

Question posée par les députés G.M. Bloomfield
et H.T. Hargrave.

Objet : Wagons à bestiaux

Le CN a acheté son dernier wagon à bestiaux en 1931. Depuis lors, il préfère bâtir son parc en transformant dans ses propres ateliers, des wagons couverts en wagons à bestiaux. De 1970 à 1974, 140 wagons furent ainsi transformés; en 1981, le CN dispose de 468 wagons à bestiaux dont 224 à deux étages et 244 à un étage. Les ateliers prévoient réparer 20 wagons à double étage en 1981.

Les perspectives d'avenir reliées à ce parc de wagons ne sont guère encourageantes si l'on considère l'âge de ces wagons, leur détérioration rapide de par la nature même de la marchandise qu'ils transportent et aussi les exigences d'exploitation toujours plus difficiles. CN Rail est en plein processus de planification pour les années 1982 à 1986 et les visites de matériel, entre autres, feront sans doute état d'une détérioration plus grande encore.

Il est d'usage dans toute exploitation ferroviaire de maintenir un parc de wagons suffisamment important pour satisfaire aux demandes prévues pour l'ensemble du marché. Il est impensable toutefois, tant d'un point de vue pratique que financier, d'espérer que les chemins de fer maintiennent à leur frais un nombre suffisant de wagons hautement spécialisés pour faire face aux accroissements fulgurants de trafic susceptibles de survenir dans toute industrie saisonnière comme celle du bétail. En outre, les incursions récentes des camionneurs dans ce domaine ont eu pour effet de réduire notre participation à ce secteur de même que le matériel que nous lui réservions.

Il s'agit d'un marché fort difficile à desservir. Une de ses grandes constances est l'augmentation considérable de son volume d'expéditions du mois d'octobre au mois de novembre. En 1980, cette période de pointe fut encore plus marquée en raison d'une grande sécheresse et du fait également que plusieurs entreprises de camionnage à grande distance ont abandonné le transport du bétail privant ce secteur de services de transport additionnel.

Un autre inconvénient qui touche cette fois tant le transporteur ferroviaire que routier, tient de la nature même du matériel. Du fait de sa grande spécialisation, il est en effet impossible de l'affecter à un autre type de transport sur le chemin du retour et d'amortir ainsi le coût du transport primaire. De plus, les volumes du trafic de bestiaux pour les années à venir entre l'ouest et le centre du Canada demeurent incertains et une décision n'a pas encore été prise quant au type de matériel le plus approprié.

Le CN n'a pas encore trouvé de moyen pratique de compléter son parc de wagons par l'utilisation, sur une base provisoire, d'un type de matériel transformable. Les transporteurs américains nous ont également indiqué, en réponse à notre demande, qu'ils ne disposaient pas de wagons à bestiaux pouvant être affectés pour une courte période à ce trafic saisonnier au Canada.

Il est donc très difficile pour les chemins de fer de planifier adéquatement la desserte de ce marché. Désireux d'en arriver à un accord qui satisfasse toutes les parties en cause, nous poursuivons nos rencontres avec les représentants de l'industrie du bétail. Les discussions portent surtout sur les tarifs marchandises, sur l'engagement des expéditeurs à utiliser le matériel ferroviaire, sur la recherche de solutions aux difficultés causées par les pointes de trafic et sur la fourniture de matériel par les expéditeurs. L'industrie du bétail et les chemins de fer étant de plus en plus préoccupés par ce problème, d'autres rencontres sont prévues.

Question posée par le
député Pierre Deniger

Objet : Permis d'exploitation -
Groupe Bussières

La compagnie Speedway Express Ltd. détient le permis
d'exploitation entre Montréal et Moncton (N.-B.).

Question posée par le conseiller
privé D.I. Mazankowski

Objet : Un "train des neiges"
entre Edmonton et Jasper

VIA a officiellement demandé au CN d'étudier la possibilité d'assurer, trois fois par semaine, une liaison ferroviaire entre ces deux centres. Dans les échanges de correspondance et au cours des discussions qui suivirent, le CN a présenté à VIA les conclusions suivantes :

"Vous nous avez demandé dans votre lettre du 6 août et au cours de discussions ultérieures, d'étudier la possibilité d'exploiter, trois fois par semaine, un "train des neiges" entre Edmonton et Jasper pour la période allant du 15 décembre 1980 jusqu'au 15 avril 1981.

J'ai examiné la question de concert avec nos cadres compétents. Vous n'êtes pas sans savoir que la subdivision d'Edson constitue l'un de nos corridors ferroviaires les plus achalandés, où le volume de trafic tend rapidement au point de saturation. La mise en service d'un autre train de voyageurs selon les modalités précisées, nuirait aux activités d'exploitation déjà en place, particulièrement au cours des fins de semaine.

Les horaires suggérés créeraient des situations de croisement et de dépassement de trains, de nature à entraîner des retards inacceptables dans la circulation des trains de voyageurs et des trains de marchandises.

Je vous informe, par conséquent, que nous ne pouvons consentir à ce projet, aucune des modalités décrites dans l'avant-dernier paragraphe de votre lettre du 6 août ne nous apparaissant réalisable."

Cette décision ne fut prise qu'après un examen très minutieux des répercussions de cette nouvelle mise en service sur l'ensemble des activités de CN Rail dans cette région particulièrement congestionnée. VIA présente régulièrement des demandes visant à ajouter des trains supplémentaires ou facultatifs aux horaires déjà convenus, et tout est mis en oeuvre pour satisfaire à ses besoins. L'accord qui nous lie à VIA prévoit déjà toutes les modalités financières et autres, relatives à ces services. Les frais inhérents à de tels services sont établis en fonction des coûts précisés dans l'Ordonnance R-6313 de la Commission canadienne des transports.

Nous ne rejetons pas la demande en raison de dispositions financières insatisfaisantes; il nous est tout simplement impossible de réserver d'autres créneaux pour les voyageurs déjà en vigueur sur ce territoire. La mise en service de ce train aurait sans doute aggravé les difficultés que nous avons connues dernièrement dans la subdivision de Yale.

Question posée par le
député Maurice A. Dionne

Objet : Juridiction en matière
d'exploitation d'un
casino dans les traversiers
de Terre-Neuve

L'exploitation des casinos est régie par le Code criminel, dont l'application relève du procureur général de la province en cause. La Compagnie est d'avis que l'exploitation d'un casino dans le cas d'un navire voyageant en haute mer devrait être permise.

Question posée par le
député J.R. Ellis

Objet : Aménagement paysager de
terrains ferroviaires
à Belleville

La portion de terrain en cause est située au nord des voies principales et à l'ouest de la gare de ferroutage. Il s'agit d'un terrain assez plan occupé par un seul bâtiment - une centrale thermique. Normalement, il n'y a ni matériaux ni véhicules sur ce terrain. Cependant, au cours des dix-huit derniers mois, on a entrepris la construction d'un passage supérieur au-dessus du Cannifton Road, une artère principale nord/sud reliée à la route 401 et on a alors placé sur le terrain les matériaux servant à l'installation d'un passage à niveau. La même situation s'est produite sur un terrain municipal des environs.

La construction du passage supérieur est terminée et sa mise en service est récente. Les traverses et le petit matériel de voie utilisé sur la voie de détournement pendant les travaux de construction sont maintenant entreposés sur le terrain en question. Le petit matériel de voie sera retiré dans les deux prochaines semaines et les traverses seront transportées ailleurs dès l'exécution de nouveaux programmes de travaux.

Une fois tous les matériaux retirés, on s'efforcera de débarrasser le terrain des mauvaises herbes nuisibles et de le remettre dans un état convenable.

Question posée par le député M.A. Gass

Objet : Transport des pommes de terre à l'Î.-P.-É.

De concert avec des représentants de l'industrie de la pomme de terre à l'Île-du-Prince-Édouard et d'expéditeurs particuliers, le CN a établi un plan d'utilisation du matériel roulant en vue de satisfaire à la demande saisonnière et hebdomadaire. Ce plan est en cours d'exécution et mis à part les légers retards causés par les conditions atmosphériques, on peut dire que la demande en matériel roulant a été satisfaite. À l'heure actuelle, on ajoute du matériel pour faire face à l'accroissement soudain de la demande découlant des restrictions saisonnières relatives au poids, imposées sur les routes, de la montée en flèche du prix des pommes de terre et du début des expéditions de pommes de terre de semence.

Le CN a l'intention de poursuivre la planification de l'utilisation de son matériel roulant. Actuellement, il fait l'essai de cinq nouveaux wagons Supertherm conçus pour le transport des pommes de terre sans le recours à un système de chauffage ou de réfrigération. Si les essais sont concluants, comme on le prévoit, ces wagons supplanteront à long terme le parc actuel de wagons isothermes.

À l'Île-du-Prince-Édouard, le CN prévoit maintenir sur ses lignes de chemin de fer les limites actuelles de charge et de vitesse. Ce programme nécessitera l'engagement d'une dépense annuelle de près d'un million de dollars.

C'est un fait établi que le CN a déposé auprès de la C.C.T. une demande d'abandon de lignes dans les subdivisions suivantes :

Subdivision de Murray Harbour
Subdivision Montague
Embranchement Elmira

La subdivision de Souris, entre Charlottetown et Souris, ne fait pas maintenant l'objet d'un abandon de ligne. Toutefois, les lignes à faible trafic, telle celle de Souris, font l'objet d'études périodiques de rentabilité. Si les études en révélaient la non-rentabilité, le CN présenterait à la C.C.T. une demande visant à neutraliser les pertes découlant de l'exploitation de cette ligne.

Question posée par le député M.A. Gass

Objet : Wagons Supertherm

Au début de mars de cette année, on a procédé à l'essai de deux wagons Supertherm pour le transport des pommes de terre à l'Île-du-Prince-Edouard. Les résultats de ces essais ont été très satisfaisants. D'ailleurs, on procédera périodiquement à d'autres essais semblables dans les Maritimes. Ces essais auront également pour objet le transport des pommes de terre.

Question posée par le
député C.J. Mayer

Objet : Hausse d'incitation des
tarifs de transport des
bestiaux

Plus de la moitié du trafic annuel des bestiaux entre l'Ouest canadien et le centre du pays est répartie, sur une période de six semaines allant d'octobre à novembre. L'automne dernier, des conditions atmosphériques défavorables dans l'Ouest raccourcissaient encore cette période. Cette situation a rendu très difficile la fourniture d'un nombre suffisant de wagons pour assurer le transport des bestiaux de l'ouest.

Des pourparlers se poursuivent actuellement entre les deux principales sociétés ferroviaires et l'Association canadienne des éleveurs de bétail pour examiner les différents aspects des problèmes et tenter de leur apporter des solutions. Les chemins de fer et l'Association s'efforcent d'obtenir une utilisation maximale du parc de wagons à bestiaux. Un grand nombre de facteurs interviennent dans la recherche de solutions plus durables, dont beaucoup - certains pouvant influer sur les tarifs, d'autres sur le volume du trafic - ne dépendent pas des chemins de fer. On ne sait pas encore quel type de véhicules conviendrait le mieux à long terme au transport de bestiaux. En conséquence, il ne serait pas présentement réaliste de hasarder une estimation des hausses de tarif marchandises qui pourraient justifier l'acquisition par les chemins de fer de nouveaux wagons à bestiaux.

Question posée par le
député G.M. Bloomfield

Objet : Ligne entre Lucan et Sarnia

Le CN a demandé à la Commission canadienne des transports l'autorisation d'abandonner sa ligne de chemin de fer située entre Lucan et Sarnia, en Ontario.

Quand une ligne de ce type n'est pas rentable, la demande d'abandon est une condition préalable à l'obligation de la C.C.T. de déterminer si l'exploitation de telles lignes donne effectivement lieu à des pertes et, dans l'affirmative, de décider si la ligne doit être abandonnée ou, pour des motifs d'intérêt public, maintenue en service moyennant remboursement des pertes d'exploitation au chemin de fer.

Le volume de trafic et les recettes enregistrés sur cette ligne entre 1975 et 1979 s'établissent comme suit :

	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
<u>A l'arrivée</u>					
Wagons	101	81	68	61	80
Tonnes	4 374	3 911	3 296	2 726	4 023
Recettes	83 229	90 351	84 940	68 152	95 270
<u>Au départ</u>					
Wagons	220	172	239	76	59
Tonnes	15 760	12 600	18 210	4 403	3 930
Recettes	174 971	112 422	171 381	95 238	86 882
<u>Total</u>					
Wagons	321	253	307	137	139
Tonnes	20 133	16 511	21 506	7 129	7 953
Recettes	258 200	202 773	256 321	163 390	182 152

Question posée par le député L.J. Benjamin

Objet : Réduction de l'effort de traction pour l'utilisation de roulements à rouleaux

La résistance à l'avancement des wagons provenant des coussinets constitue une part relativement faible de la résistance totale, également attribuable à l'air, aux courbes et aux déclivités.

Pour les wagons ordinaires dotés de paliers lisses, la réduction de la résistance au roulement, rendue possible par l'installation de roulements à rouleaux, et la résistance totale à 50 mi/h, sans tenir compte de la résistance dans les courbes et les déclivités, sont les suivantes :

	Réduction grâce aux roulements à rouleaux	Résistance totale au roulement à 50 mi/h	% de réduction à 50 mi/h
Wagons vides	7,5 lb	271 lb	2,8 %
Wagons chargés	25 lb	436 lb	5,51 %

Pour une utilisation moyenne de ces wagons, l'économie annuelle de carburant par wagon attribuable à cette réduction de la résistance au roulement se chiffrerait à \$35 par année. Comme le coût de transformation s'élèverait à \$13 000, l'économie réalisée ne justifierait pas cette dépense.

Question posée par le conseiller
privé D.F. Mazankowski

Objet : Installation de
roulements à rouleaux
sur le matériel roulant
marchandises

À l'heure actuelle, le parc du CN se compose de 102 277 wagons, dont 61 371 ou 60 % sont équipés de coussinets. Ci-dessous, pour les années 1981 à 1984, le programme CN de remplacement des coussinets par des roulements à rouleaux sur les wagons.

<u>Année</u>	<u>Wagon couvert 60 tonnes, portes 8 pi</u>	<u>Wagon couvert 70 tonnes, portes 10 pi</u>	<u>Total</u>
1981	200	38	238
1982	200	50	250
1983	200	50	250
1984	200	50	250
	—	—	—
TOTAL	800	188	988

De plus, durant la période 1981-1984, on retirera du service 9 928 wagons, dont 9 491 sont dotés de coussinets. De même, en 1981 et 1982, quelque 2 152 nouveaux wagons équipés de roulements à rouleaux s'ajouteront au parc actuel.

Ces retraits du service, transformations et acquisitions se traduiront, au 31 décembre 1984, par un parc total de 94 501 wagons, dont 50 892 seront dotés de coussinets, soit environ 53,9 %.

Le coût de remplacement des coussinets par des roulements à rouleaux varie entre \$13 674 par wagon de 60 ou de 70 tonnes et \$15 780 par wagon de 100 tonnes. Ainsi, pour remplacer les coussinets des 61 371 wagons qui composent le parc actuel, il en coûterait \$839 587 194.



If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

At 09:30 a.m. and 11:00 a.m.

From the Canadian National Railways:

Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer;
Mr. R.E. Lawless, President, CN Rail;
Mr. C.F. Armstrong, President, CN Holdings;
Mr. R.C. Franklin, Senior Corporate Vice-President.

At 15:30

From the Canadian National Railways:

Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer;
Mr. R.E. Lawless, President, CN Rail;
Mr. R.C. Franklin, Senior Corporate Vice-President;

Mr. C.F. Armstrong, President, CN Holdings;
Mr. G.M. Cooper, Vice-President and Secretary;
Mr. D.E. Todd, General Manager, Public Affairs and
Advertising.

A 9h30 et 11 heures du matin

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. J.M. LeClair, président-directeur général;
M. R.E. Lawless, président, CN Rail;
M. C.F. Armstrong, président, Entreprises du CN;
M. R.C. Franklin, premier vice-président, Affaires générales.

A 3h30 de l'après-midi

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. J.M. LeClair, président-directeur général;
M. R.E. Lawless, président, CN Rail;
M. R.C. Franklin, premier vice-président, Affaires générales;
M. C.F. Armstrong, président, Entreprises CN;
M. G.M. Cooper, vice-président et secrétaire;
M. D.E. Todd, directeur général, Affaires publiques et publicité.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 69

Tuesday, June 29, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

RESPECTING:

Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81

INCLUDING:

The Eleventh and Twelfth Reports to the House

WITNESSES:

(See back cover)

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 69

Le mardi 29 juin 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

Rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980 et 1981

Y COMPRIS:

Les onzième et douzième rapports à la Chambre

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin
Blaikie
Bloomfield
Bockstaal
Cook

Corbin
Dion (*Portneuf*)
Ellis
Flis
Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Fraser
Lapointe (*Beauce*)
MacBain
Mazankowski

McDermid
McRae
Nowlan
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, June 28, 1982:

Mr. Nowlan replaced Mr. MacKay.

On Tuesday, June 29, 1982:

Mr. Cook replaced Mr. McKnight;
Mr. Fraser replaced Mr. Siddon;
Mr. Bloomfield replaced Mr. MacLellan;
Mr. MacBain replaced Mr. Harquail;
Mr. McRae replaced Mr. Campbell (*LaSalle*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 28 juin 1982:

M. Nowlan remplace M. MacKay.

Le mardi 29 juin 1982:

M. Cook remplace M. McKnight;
M. Fraser remplace M. Siddon;
M. Bloomfield remplace M. MacLellan;
M. MacBain remplace M. Harquail;
M. McRae remplace M. Campbell (*LaSalle*).

REPORTS TO THE HOUSE

Wednesday, June 30, 1982

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

ELEVENTH REPORT

In accordance with its permanent Order of Reference which is contained in Section 17(7) of the Air Canada Act (1977), 1977-78 Statutes of Canada, Chapter 5, 26-27 Elizabeth II, your Committee has considered the Annual Reports of Air Canada for 1980 and 81.

Your Committee commends the management and employees of Air Canada for their performance during the period covered by the 1980 and 81 Annual Reports.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 66*) is tabled.

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

TWELFTH REPORT

In accordance with its permanent Order or Reference which is contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, your Committee has considered the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81 and submits an interim report.

Your Committee recommends a reference from the House to this Committee enabling a thorough review of CN pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to engage secretarial staff and professional advisors; and to report back no later than December 31, 1982.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 67 and 69*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

MAURICE A. DIONNE

Chairman

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le mercredi 30 juin 1982

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

ONZIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi permanent figurant au paragraphe 17(7) de la Loi d'Air Canada (1977), Statuts du Canada 1977-1978, chapitre 5, 26-27 Elizabeth II, votre Comité a étudié les rapports annuels d'Air Canada pour 1980 et 1981.

Votre Comité félicite la direction et les employés d'Air Canada pour leurs performances au cours de la période visée par les rapports annuels pour 1980 et 1981.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule no 66*) est déposé.

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

DOUZIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi permanent figurant au paragraphe 38(1.1) de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 des Statuts révisés du Canada 1970, telle que modifiée par le chapitre 34 des Statuts du Canada 1977-1978, 26-27 Elizabeth II, votre Comité a étudié les rapports annuels du Canadien National pour 1980 et 1981 et soumet son rapport provisoire.

Votre Comité recommande que la Chambre des communes lui adresse un ordre de renvoi l'autorisant à étudier en profondeur le régime de retraite du CN, ainsi qu'à convoquer des témoins, à engager du personnel de secrétariat et des conseillers professionnels, et à déposer son rapport au plus tard le 31 décembre 1982.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 67 et 69*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 29, 1982

(109)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:07 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blaikie, Bockstael, Deniger, Flis, Nowlan and Turner.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Hon. J.H. Horner, Chairman of the Board; Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer; Mr. G.W. Lange, Director of Compensation; Mr. L.L. Atkinson, Vice-President, Human Resources and Mr. A. Becks, Manager—U.S. Common Stocks (representative of CN Investment Division).

In accordance with its permanent Order of Reference which is contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee resumed consideration of the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81.

Dr. LeClair made a statement.

Mr. Lange made a statement and provided commentary on an audio visual presentation.

The witnesses answered questions.

At 11:34 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:41 o'clock a.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed;

In accordance with a motion of the Committee, at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the following documents be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

Brief submitted by the Canadian National Railways (*See Appendix "TRPT-26"*).

Responses provided by the Canadian National Railways to questions raised by the members of the Committee on June 10, 1982 (*See Appendix "TRPT-27"*).

Brief submitted by the National Council of CN Pensioners Associations Inc. (*See Appendix "TRPT-28"*).

Brief submitted by the Canadian Railways Employees' Pension Association (*See Appendix "TRPT-29"*).

At 12:21 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(110)

The Standing Committee on Transport met at 3:36 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Ellis, Flis, Forrestall, Lapointe (*Beauce*), MacBain, McDermid, McRae, Nowlan and Turner.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 29 JUIN 1982

(109)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10h07 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blaikie, Bockstael, Deniger, Flis, Nowlan et Turner.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: L'honorable J.H. Horner, président du Conseil; M. J.M. LeClair, président-directeur général; M. G.W. Lange, directeur administratif—Rémunération; M. L.L. Atkinson, vice-président, Ressources humaines et M. A. Becks, directeur—Actions ordinaires—Marché américain (représentant la Division des investissements du CN).

Conformément à son Ordre de renvoi permanent figurant au paragraphe 38(1.1) de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 des Statuts revisés du Canada 1970, telle que modifiée par le chapitre 34 des Statuts du Canada 1977-1978, 26-27 Elizabeth II, le Comité étudie les rapports annuels du Canadien National pour 1980 et 1981.

M. LeClair fait une déclaration.

M. Lange fait une déclaration et commente une présentation audio-visuelle.

Les témoins répondent aux questions.

A 11h34, le Comité suspend ses travaux.

A 11h41, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit;

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que les documents suivants soient joints aux Procès-verbal et Témoignages de ce jour:

Mémoire soumis par les Chemins de fer nationaux du Canada (*Voir Appendice "TRPT-26"*).

Réponses fournies par les Chemins de fer nationaux du Canada aux questions posées par les membres du Comité le 10 juin 1982 (*Voir Appendice "TRPT-27"*).

Mémoire soumis par le Conseil national des associations des retraités du CN Inc. (*Voir Appendice "TRPT-28"*).

Mémoire soumis par l'Association canadienne des pensions des employés des Chemins de fer (*Voir Appendice "TRPT-29"*).

A 12h21, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(110)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h36 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Ellis, Flis, Forrestall, Lapointe (*Beauce*), MacBain, McDermid, McRae, Nowlan et Turner.

Other Member present: Mr. Olivier.

sses: *From the Canadian National Railways:* Hon. J.H. Horner, Chairman of the Board; Mr. A. Becks, Manager—U.S. Common Stocks (representative of CN Investment Division); Mr. G.W. Lange, Director of Compensation and Mr. S. Khatib, Manager, Pensions Administration.

In accordance with its permanent Order of Reference which is contained in section 38(1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, the Committee resumed consideration of the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81.

The witnesses answered questions.

By unanimous consent, the resolution adopted at the Committee meeting of June 8, 1982, which is as follows:

That this Committee seek in its Report to Parliament on the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81, a reference from the House to this Committee enabling a thorough review of CN Pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to require information, to engage professional and technical advisors; and to travel within Canada and report back no later than December 31, 1982.

was rescinded.

On motion of Mr. Forrestall, it was agreed,—That this Committee seek in its Report to the House on the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81, a reference enabling a thorough review of CN Pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to engage secretarial staff and professional advisors; and to report back no later than December 31, 1982.

By unanimous consent, the Chairman presented the ELEVENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Tuesday, June 15, 1982 to plan its future business and has agreed to make the following recommendations:

1. That the Committee schedule additional meetings on Tuesday, June 29, 1982 at 10:00 a.m., 3:30 p.m. and, if required, at 8:00 p.m. to consider the Annual reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81.
2. That the Chairman present a report to the House on the Annual Reports of Air Canada for 1980 and 81, commending the management and employees of Air Canada for their performance during the period covered by the 1980 and 81 Annual Reports.

Mr. Bockstael moved,—That the ELEVENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

Mr. Nowlan, seconded by Mr. Turner, moved,—That recommendation 1 of the Sub-committee report be amended by cancelling the meeting scheduled for 8:00 p.m. to consider

Autre député présent: M. Olivier.

Témoins: *Des Chemins de fer nationaux du Canada:* L'honorable J.H. Horner, président du Conseil; M. A. Becks, directeur—Actions ordinaires—Marché américain (représentant à la Division des investissements du CN); M. G.W. Lange, directeur administratif—Rémunération et M. S. Khatib, directeur, Régimes de retraite.

Conformément à son Ordre de renvoi permanent figurant au paragraphe 38(1.1) de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 des Statuts revisés du Canada 1970, telle que modifiée par le chapitre 34 des Statuts du Canada 1977-1978, 26-27 Elizabeth II, le Comité étudie les rapports annuels du Canadien National pour 1980 et 1981.

Les témoins répondent aux questions.

Du consentement unanime, on annule la résolution adoptée à la séance du Comité du 8 juin 1982 suivante:

Que le Comité recommande dans son rapport au Parlement sur les rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980 et 1981, que la Chambre des communes lui adresse un ordre de renvoi l'autorisant à étudier en profondeur le régime de retraite du CN, ainsi qu'à convoquer des témoins, à demander des renseignements, à engager du personnel de secrétariat et des conseillers professionnels; et à voyager à travers le Canada et à déposer son rapport au plus tard le 31 décembre 1982.

est annulé.

Sur motion de M. Forrestall, il est convenu,—Que le Comité recommande dans son rapport à la Chambre sur les rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980 et 1981 que la Chambre des communes lui adresse un ordre de renvoi l'autorisant à étudier en profondeur le régime de retraite du CN, ainsi qu'à convoquer des témoins, à engager du personnel de secrétariat et des conseillers professionnels et à déposer son rapport le plus tard le 31 décembre 1982.

Du consentement unanime, le président présente le ONZIÈME RAPPORT du Sous-comité du Programme et de la Procédure suivant:

Votre Sous-comité s'est réuni le mardi 15 juin 1982 pour planifier ses prochains travaux et a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Que le Comité prévoie des séances additionnelles le mardi 29 juin 1982, à 10h00, à 15h30 et s'il y a lieu, à 20h00, pour étudier les rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980 et 1981.
2. Que le président présente un rapport à la Chambre sur les rapports annuels d'Air Canada pour 1980 et 1981, félicitant la direction et les employés d'Air Canada pour leurs performances au cours de la période visée par les rapports annuels pour 1980 et 1981.

M. Bockstael propose,—Que le ONZIÈME RAPPORT du Sous-comité du Programme et de la Procédure soit adopté.

M. Nowlan appuyé par M. Turner propose,—Que la recommandation 1 du rapport du Sous-comité soit modifiée en annulant la séance prévue pour 20h00 dans le but d'étudier les

the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81.

The amendment carried.

The motion, as amended, carried.

Questioning was resumed on the Annual Reports of the Canadian National Railways for 1980 and 81.

At 4:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980 et 1981.

L'amendement est adopté.

La motion modifiée est adoptée.

L'interrogation se poursuit sur les rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980 et 1981.

A 16h50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, June 29, 1982

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 29 juin 1982

• 1007

The Vice-Chairman: The committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from both the government party and the Official Opposition party.

In accordance with our permanent order of reference, which is contained in Section 38.(1), An Act respecting Canadian National Railways, we shall resume consideration of the annual reports of the Canadian National Railways for 1980 and 1981.

I would like to welcome the officials of the Canadian National Railways and invite Dr. LeClair to introduce his witnesses. I want personally to welcome the new Chairman of the Board of Canadian National, the Honourable Jack Horner, who is here for the first of what will be surely frequent visits to this very humble parliamentary room.

Mr. LeClair.

Mr. J. M. LeClair (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): Thank you, Mr. Chairman. Before going any further, I would like to introduce those people who are with me at the head table. You have mentioned, of course, Mr. Horner, the Chairman of the Board, and we are both pleased and honoured to have him with us, especially so because he is not a stranger to these surroundings. Because I have been called to another meeting this afternoon on the budget, Mr. Horner will be heading the CN delegation.

To my immediate left is Mr. Les Atkinson, Vice-President, Human Resources; to his left, Mr. George Lange, Director of Compensation; to the far left, Mr. Khatib, Manager, Pensions Administration; and Mr. Cooper, Vice-President and Secretary of the company.

We have other people with us, more specifically, very technical people—actuaries and so forth. As this may become a little complicated, with your permission, occasionally we may want to refer to them.

• 1010

I have an opening statement, Mr. Chairman, which is very, very short. It should take about two or three minutes. Then we have—I do not think we can call it a slide presentation—a plastic presentation, which, I think, should put our case.

Before I read the opening remarks, I would like, perhaps, just to echo the feelings that we have had from CN on our last appearance, which was, I think, 10 days ago, when the then-chairman, after the meeting, told me that this, in his mind,

Le vice-président: Le Comité peut entendre des témoignages sans avoir quorum à condition que des représentants du parti gouvernemental et de l'Opposition officielle soient présents.

Conformément à notre mandat permanent décrit dans l'article 38(1) de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, nous allons reprendre l'étude des rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980 et 1981.

Je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants des Chemins de fer nationaux du Canada et inviter le Dr LeClair à présenter ses témoins. Je veux personnellement souhaiter la bienvenue au nouveau président du Conseil d'administration du Canadien National, monsieur Jack Horner, qui est ici pour la première des visites qui seront sûrement fréquentes à cette très humble Commission parlementaire.

M. LeClair.

M. J.M. LeClair (président et chef du conseil exécutif des Chemins de fer nationaux du Canada): Merci, monsieur le président. Avant de commencer, je veux présenter les personnes qui sont assises avec moi à la table. Vous avez mentionné, naturellement, M. Horner, le président du Conseil d'administration que nous sommes à la fois heureux et honorés d'avoir parmi nous, spécialement parce qu'il n'est pas étranger à ces lieux. Comme j'ai été convoqué cet après-midi à une autre réunion sur le budget, M. Horner dirigera la délégation du CN.

A ma gauche, voici M. Les Atkinson, vice-président, ressources humaines; à sa gauche, M. George Lange, directeur de la rémunération; à l'extrême gauche, M. Khatib, directeur, administration des pensions et M. Cooper, vice-président et secrétaire de la compagnie.

Nous avons d'autres personnes avec nous, plus spécialement des vrais techniciens... des actuaires, etc. Comme cela peut devenir un petit peu compliqué, avec votre permission nous ferons occasionnellement appel à eux.

Je commencerai par une déclaration préliminaire, monsieur le président, qui sera très, très courte. Elle devrait prendre environ deux ou trois minutes. Ensuite, nous avons... je ne pense pas que nous puissions appeler cela une présentation de diapositives... une présentation sur plastique qui, je le pense, devrait expliquer notre cas.

Avant de lire mes remarques préliminaires, j'aimerais simplement rappeler les impressions que nous avons eues au CN à propos de notre dernière comparution qui a eu lieu, je pense, il y a dix jours; le président de ce jour-là, m'a dit après la

[Text]

was an accountability session. We look at these as such. We were very pleased to be able to account for the stewardship of CN and we hope today that we can account, to your satisfaction, for the stewardship on the pension plan.

I would also, if I might, like to acknowledge the presence in this room of quite a few pensioners who are former CN employees, and to assure them of the spirit in which we are approaching this today. We are approaching this in a spirit of good will. We are here with the best of intentions to work with them. We are not in competition, this is not a confrontation with our pensioners. We regard them very, very highly: they made CN what CN is today. We would like to work with them, we would like to work together toward a resolution to our mutual satisfaction.

CN employees, at every level, are concerned that their pension plan and other retirement income will provide adequately for their retirement needs, so I believe this hearing today is a valuable opportunity to reassure all of them, the pensioners and the employees, that their general view of the CN plan is adequate, that it is, in fact, amongst the best pension plans offered in Canadian industry.

The pension issues we are dealing with are certainly much larger than CN. Pensions are undoubtedly going to be one of the most critical social issues in Canada during the 1980s. Inflation protection, portability and, in some cases, the lack of a company pension plan, are problems that will have to be addressed squarely.

The funding end of improvements has staggering implications for individual companies and for the national economy. At Canadian National, what we have done already to improve pensions has stretched our resources. The unfunded liability concern raised before this committee by pensioner groups is with us today primarily because of the additional costs of previous pension improvements, which were made possible by spreading their costs over a number of years.

I want to assure this committee and all the members of the CN family that we will continue to do whatever is possible to improve the lot of CN pensioners. We will also stand ready to work with the government as it develops new strategies to deal with the overall pension issues in Canada.

I would like, without further ado, Mr. Chairman, to ask Mr. Lange to make a brief presentation, after which we would be pleased to answer your questions. I think a lot of the questions that may seem evident at the beginning will be answered as we proceed with the presentation. Mr. Lange, if that is your wish, could entertain questions during his presentation, but I think a lot of them will be answered as he goes along.

The Vice-Chairman: We will play that one by ear, Mr. LeClair.

Mr. Lange.

[Translation]

réunion, que, à son avis, cette session était une session d'évaluation des activités. Nous les considérons comme telles. Nous sommes très heureux de pouvoir rendre compte de la gestion du CN et nous espérons qu'aujourd'hui nous pourrons rendre compte, à votre satisfaction, de la gestion du régime de pensions.

Je voudrais également, si vous le permettez, signaler la présence dans cette salle d'un assez grand nombre de retraités qui sont d'anciens employés du CN et les informer de l'esprit dans lequel nous abordons la question d'aujourd'hui. Nous l'abordons dans un esprit de bonne volonté. Nous sommes ici, prêts à collaborer avec eux. Nous ne sommes pas en concurrence, cette réunion n'est pas une confrontation avec nos retraités. Nous avons beaucoup de considération pour eux: c'est grâce à eux que le CN est ce qu'il est aujourd'hui. Nous aimerions collaborer avec eux, nous aimerions arriver à formuler une résolution qui puisse nous satisfaire réciproquement.

Les employés du CN, à tous les niveaux, se demandent si leur régime de pension et leurs autres revenus de retraite suffiront à leurs besoins; je crois donc que l'audience d'aujourd'hui offre l'occasion de les rassurer tous, les retraités et les employés, et de leur dire que leur opinion sur le régime du CN est exacte; il est, en fait, un des meilleurs régimes de retraite offerts dans l'industrie canadienne.

La question des pensions de retraite que nous étudions dépassent certainement beaucoup le domaine du CN. Elle constituera indubitablement l'une des questions sociales les plus importantes au Canada pendant les années 1980. La protection contre l'inflation, la transférabilité et, dans certains cas, l'absence d'un régime de pensions de compagnie sont des problèmes qui devront être étudiés sérieusement.

La partie financement des améliorations a des implications atterrantes pour chaque compagnie et pour l'économie nationale. Au Canadian National, ce que nous avons fait déjà pour augmenter les retraites a presque épuisé nos ressources. La préoccupation relative aux engagements non financiers soulevés devant ce comité par des groupes de retraités n'existe principalement aujourd'hui qu'à cause des coûts additionnels des augmentations précédentes, qui n'ont été possibles qu'en répartissant leur coût sur un certain nombre d'années.

Je veux assurer à ce comité et à tous les membres de la famille du CN que nous continuerons à faire tout ce qui est possible pour améliorer le sort des retraités du CN. Nous serons également prêts à collaborer avec le gouvernement lorsqu'il élaborera de nouvelles stratégies pour résoudre les problèmes généraux des retraites au Canada.

Je voudrais, sans plus tarder, monsieur le président, demander à M. Lange de faire une brève présentation après laquelle nous serons heureux de répondre à vos questions. Je pense que cette présentation répondra à une grande quantité de questions qui peuvent sembler évidentes au début. M. Lange, si vous le souhaitez, pourra répondre à des questions pendant sa présentation mais je pense que la réponse d'un grand nombre d'entre elles sera contenue dans son exposé.

Le vice-président: Nous verrons au fur et à mesure, M. LeClair.

Monsieur Lange.

[Texte]

• 1015

Mr. G.W. Lange (Director of Compensation, Canadian National Railway): Mr. Chairman and members of the committee, we have prepared a brief which will be made available to you at the end of our presentation. In my remarks I would like to try and be as brief as possible so that we have additional time for questions.

The Vice-Chairman: I think it is the wish of the members to have a copy of the brief now to help us as you go through.

Mr. Lange: Fine. I am not going to read the whole brief. I will try to summarize it as quickly as possible.

Mr. Turner: Mr. Lange, on a point of order, Mr. Chairman, Mr. Horner, congratulations on your appointment, sir. I believe you were chairman of the Transport committee when we had hearings across Canada and also in the House of Commons. At that time we made a recommendation. Could Mr. Lange tell me why we did not implement the terms of that recommendation and why the CNR did not implement the terms of the Noel Hall Report? Otherwise we do not know . . . because all we need is action and I want to know why you did nothing for 10 years.

The Vice-Chairman: Mr. Turner, I have got you down as the first questioner, but I think that we should . . . I am sure that we all look forward to your questions but I think we will have to let Mr. Lange give his presentation and then we will entertain questions. I do not think that is a point of order. Mr. Lange.

Mr. Lange: Thank you, Mr. Chairman. I would like to begin by talking very briefly about the frame of regulation in which pension plans have to be designed and administered. First of all, the main purpose of pension legislation is to protect the pensions of employees and pensioners, which is an important part of their retirement income. I should mention, first of all, that CN is subject to the Pension Benefits Standards Act, which was passed by Parliament in 1967. Instead of using all those long words as I go through this presentation, I will refer to that as the PBSA, as we go through.

CN's pension plans comply with the strict standards of registration set out in the act and its regulations and are registered with the Superintendent of Insurance. This act deals extensively with provisions which must be included in a registered plan. It also deals extensively with the administration of pension funds.

Since the PBSA came into force in 1967, the administration of pension funds has been subject to some very strict requirements. Among them are that all pension funds must be held in trust; all funds which are not used to provide benefits must be invested in such securities and obligations as are prescribed by the Regulations; nothing can be paid out of the trust fund for the benefit of the employer unless the consent of the Superintendent of Insurance is obtained. The company, by the way, has never sought to do so. And the Superintendent of Insur-

[Traduction]

M. G.W. Lange (directeur de la rémunération, Chemins de fer nationaux du Canada): Monsieur le président et MM. les membres du comité, nous avons préparé un mémoire qui sera mis à votre disposition à la fin de notre présentation. J'essaierai d'être aussi bref que possible de sorte qu'il nous reste du temps pour les questions.

Le vice-président: Je pense que les membres souhaitent avoir un exemplaire de ce mémoire immédiatement pour nous aider à mesure que vous procéderez.

M. Lange: Bien. Je ne vais pas lire tout le mémoire. Je vais essayer de le résumer aussi rapidement que possible.

M. Turner: M. Lange, j'invoque le Règlement, monsieur le président, M. Horner, félicitations pour votre nomination, monsieur. Je crois que vous étiez président du Comité des Transports lorsque nous avons tenu des audiences dans tout le Canada et également à la Chambre des Communes. A cette époque, nous avons fait une recommandation. M. Lange pourrait-il me dire pourquoi nous n'avons pas donné suite aux clauses de cette recommandation et pourquoi le CNR n'a pas donné suite aux conclusions du rapport Noel Hall? Autrement, nous ne savons pas . . . parce que nous avons vraiment besoin d'action. Je veux savoir pourquoi vous n'avez rien fait pendant 10 ans.

Le vice-président: M. Turner, je vous ai inscrit pour poser la première question et je pense que nous devrions . . . je suis sûr que nous attendons tous vos questions mais je pense que nous devons laisser M. Lange faire sa présentation et ensuite passer aux questions. Je ne pense pas que ceci constitue un rappel au règlement. M. Lange.

M. Lange: Merci, monsieur le président. Je voudrais commencer par parler très brièvement du cadre de réglementation dans lequel les régimes de retraite doivent être conçus et administrés. Tout d'abord, le but principal des lois et règlements sur les retraites est de protéger les pensions des employés et des retraités, qui constituent une partie importante de leurs revenus de retraite. Je dois mentionner, tout d'abord, que le CN est assujetti à la Loi sur les normes des prestations de pensions qui a été adoptée par le Parlement en 1967. Pour simplifier, je l'appellerai la LNPP à partir de maintenant.

Les régimes de retraite du CN sont conformes aux strictes normes d'homologation énoncées dans la loi et ses règlements et sont homologués par le Surintendant des assurances. Cette loi traite de façon approfondie des clauses qui doivent être incluses dans un régime homologué. Elle stipule également de façon approfondie l'administration des régimes de pension.

Depuis que la LNPP a été adoptée en 1967, l'administration des régimes de retraite a été assujettie à des exigences très strictes. L'une d'elles est que tous les fonds de pension doivent être déposés en fidéicommis; que tous les fonds qui ne sont pas utilisés pour les prestations doivent être investis dans des valeurs mobilières et des obligations prescrites par les règlements; que rien ne peut être retiré du fonds en fidéicommis pour l'avantage de l'employeur sans que le consentement du Surintendant des Assurances ne soit obtenu. La compagnie, à

[Text]

ance has the right to carry out periodic and other inspections and audits of our trust fund, and he in fact does so. In addition, not more than every three years, we must have our registered pension plan reviewed by an independent actuary to determine the status of the fund, and we must file this report with the Superintendent of Insurance. The legislation also specifies and limits the types of investments which may be made by our pension fund.

I should touch briefly here on the question of trusteeship. You may recall that the Hall report recommended that the CN funds be administered by a trustee other than the company. Neither the unions or management wanted any change in the administration that was carried out at that time, and we still believe that our present course of action is the appropriate one.

Let me turn briefly to the question of organization and management of pensions within the company. Right at the beginning I want to stress that it is important to distinguish between the administration of the pension plans and the investment and management of the trust funds, which are completely separate and independent activities from each other.

As you can see from this slide, the Pension Board administers the pension plans of the company. Under the direction of the Pension Board, our pension administration unit maintains all records of pensionable service, pensionable earnings and pension contributions. It also handles pension claims in accordance with the rules, and it pays benefits. Our Pension Board consists of 10 members, each of whom must be or have been an employee of CN. Five of the members are appointed by CN's board of directors, and one member of this group is a pensioner. Another five of the members are elected by a vote of the officers of the labour unions which represent CN employees, and one member of this group must be a pensioner.

• 1020

The role of the pension board consists mainly of determining eligibility for pensions and survivor benefits, approving individual amounts of pensions and survivor benefits and it makes regulations for its own operations. In addition, over the years the board has also been recognized by the company as a forum for discussion of pension matters and as a valid adviser on issues that relate to pensions.

We have a completely separate organizational unit, called the CN investment division, which manages and administers the investment of the pension contributions not required for the payments of benefits. These funds are held in trust and must be kept and invested in accordance with the provisions of the PBSA. An investment committee is established by the board of directors to assist and advise the investment division. The funds are invested in accordance with the general invest-

[Translation]

propos, n'a jamais essayé de le faire. De plus, le Surintendant des Assurances a le droit de faire des inspections et des vérifications périodiques et autres de notre fonds en fidéicomis et il le fait. De plus, au moins tous les trois ans, notre régime homologué de pension est étudié par un actuair indépendant pour déterminer l'état du fonds et nous devons remettre un exemplaire de ce rapport au Surintendant des Assurances. La loi spécifie et limite également les types d'investissement que nous pouvons faire avec notre fonds de pension.

Je voudrais traiter brièvement ici de la question fidéicomis. Vous vous rappeler peut-être que le rapport Hall recommandait que le fonds du CN soit administré par un fidéicommissaire autre que la compagnie. Ni les syndicats ni la direction ne voulaient apporter de changements à l'administration qui était pratiquée à cette époque et nous croyons toujours que notre mode actuel d'administration est le mode approprié.

Permettez-moi de passer brièvement à la question de l'organisation et de la gestion des pensions dans la compagnie. Dès le début, je voudrais souligner qu'il importe de distinguer entre l'administration des plans de pension et l'investissement et la gestion des fonds en fidéicomis qui constituent des activités complètement séparées et indépendantes l'une de l'autre.

Comme vous pouvez le voir sur cette diapositive, le Conseil d'administration des retraites administre les régimes de retraite de la compagnie. Sous la direction de ce Conseil, notre service d'administration des retraites tient à jour tous les dossiers de services comptant pour la pension, des gains comptant pour la retraite et des contributions au régime de retraite. Il s'occupe également des demandes de retraite conformément aux règles et des prestations. Notre Conseil d'administration des retraites comprend 10 membres qui doivent tous être ou avoir été un employé du CN. Cinq des membres sont nommés par le conseil d'administration du CN et l'un d'eux est un retraité. Les cinq autres membres sont élus par les fonctionnaires des syndicats qui représentent les employés du CN et un membre de ce groupe doit également être un retraité.

Le rôle de la commission de pensions consiste avant tout à déterminer l'admissibilité à la retraite et aux prestations aux survivants, à approuver le montant des pensions et des prestations aux survivants et c'est elle qui fait les règlements pour ses propres opérations. En outre, avec les années, la commission a également été reconnue par la compagnie comme une tribune propre à la discussion sur les questions de retraite et comme un conseiller valable sur les questions ayant trait à la retraite.

Nous avons une section administrative totalement distincte, appelée la division des investissements du CN, qui gère et administre l'investissement des cotisations aux fonds de pensions non requises pour le paiement des prestations. Ces fonds sont détenus en fiducie et doivent être gérés et investis conformément aux dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pensions. Un comité d'investissement est créé par le conseil d'administration afin d'aider et de conseiller la division

[Texte]

ment policy approved by the board of directors, and in investments which comply with the Pension Benefits Standards Act and the rules of the pension plans. The funds have always been held in trust and separate from the revenues and assets of the company. This practice, by the way, became law for all private pension plans in 1967.

Now going on to talk very briefly about CN's philosophy of pensions. Most studies of pension matters in recent years conclude that the responsibility to insure adequate retirement income should be shared among governments, employers and individuals. CN shares this belief. A private pension plan such as CN's must be examined in relationship to other sources of retirement income. In other words, we must look at them in total. The OAS and the Canada-Quebec pension plan are the basic sources of retirement income which are available to most Canadians—at the time I wrote this brief, both of these were fully indexed to the consumer price index, a matter which may be changing, I believe—and thus maintaining the purchasing power of these sources of retirement income.

For those long-service employees who are now retiring, CN's 1959 pension plan benefits, together with the OAS and the Canadian pension plan, provide a total retirement income which by any standard would be considered adequate. In fact, this benefit level is in the top 25 per cent of private-sector pension plans in Canada.

CN believes it is important to recognize that the pensions of CN employees should be compared with the pensions of other industrial workers in the private sector with which it competes, rather than with public-sector plans. Public-sector plans have access to tax revenues not available to CN. We have a mandate to be financially self-sufficient in the manner of any other private-sector corporation. This includes the funding of our pension plans which are subject to the same regulation and funding procedures as are other private-sector pension plans.

Our pension benefit, like that of other private corporations, is considered a part of the total compensation package for our workforce. Since approximately 85 per cent of our employees are members of a union and negotiate their wages and benefits through the collective bargaining process provided by the Canada Labour Code, I think it is important to recognize that has some determination on the level of the pension benefits. I should also mention that all management employees are members of the same pension plan as our unionized employees.

Mr. Chairman, in my brief I have included a fairly extensive section which talks about the provisions of our 1935 and our 1959 pension plans. I propose to say nothing about those at this time. If anybody has any questions on those sections, we

[Traduction]

des investissements. Les fonds sont investis conformément à la politique générale d'investissement approuvée par le conseil d'administration et conformément aux dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pensions et aux règlements des plans de pensions. Les fonds ont toujours été détenus en fiducie et séparés des recettes et de l'actif de la compagnie. A propos, cette pratique est devenue loi pour tous les régimes de pensions privés en 1967.

J'aimerais maintenant parler brièvement de la philosophie du CN à propos des pensions. La plupart des études sur la question effectuées au cours des dernières années reviennent à la conclusion que la responsabilité d'assurer un revenu de retraite suffisant devrait être partagée entre les gouvernements, les employeurs et les particuliers. Le CN partage cette façon de voir. Un régime de retraite privé comme celui du CN doit être examiné en fonction des autres sources de revenus de pensions. En d'autres mots, il faut étudier l'ensemble de la situation. La sécurité de la vieillesse et le régime de retraite Canada-Québec sont les principales sources de revenus de retraite dont disposent la plupart des Canadiens—à l'époque où j'écrivais ce mémoire, ces deux régimes étaient entièrement indexés sur l'indice des prix à la consommation, ce qui pourrait changer, m'a-t-on dit, et par conséquent maintiennent le pouvoir d'achat de ces sources de revenus.

Pour ces employés de longue date qui prennent aujourd'hui leur retraite, les prestations du régime de retraite de 1959 du CN, ajoutées au régime de pensions du Canada et à la sécurité de la vieillesse donnent un revenu de retraite total qui serait jugé suffisant quelle que soit la norme adoptée. En fait, ce niveau de prestations se situe dans la tranche la plus élevée des prestations (premiers 25 p. 100) du secteur privé au Canada.

Selon le CN, il est important de reconnaître que les pensions accordées à ses employés doivent être comparées à celles des autres travailleurs industriels du secteur privé dans un cadre concurrentiel, plutôt qu'avec les régimes du secteur public. Les régimes du secteur public puissent dans les recettes fiscales dont ne dispose pas le CN. Selon notre mandat, nous devons être financièrement autonomes comme n'importe quelle autre société du secteur privé. Nous devons donc financer nous-même nos régimes de retraite qui sont soumis aux mêmes règlements et aux mêmes procédures de financement que ceux du secteur privé.

Nos prestations de retraite, comme celles d'autres sociétés privées, sont considérées comme faisant partie de l'ensemble des indemnités consenties à notre main-d'œuvre. Comme environ 85 p. 100 de nos employés sont syndiqués et négocient leur salaire et leurs avantages sociaux dans le cadre d'une négociation collective prévue par le code du travail du Canada, je crois qu'il est important de reconnaître que cela influe sur le niveau des prestations de retraite. J'aimerais également mentionner que tous les employés cadres adhèrent au même régime de retraite que nos employés syndiqués.

Monsieur le président, j'ai inclus dans mon mémoire un chapitre passablement important qui traite des clauses de nos régimes de retraite de 1935 et de 1959. Je suggère que nous ne parlions pas de cela maintenant. Si quelqu'un a des questions

[Text]

would be glad to answer them. The sections deal with the benefit level under those two plans, what the contribution rates are and gives some discussion of the provisions for normal retirement, early retirement, disability retirement and survivor benefits under those plans, for both the 1935 and 1959 plans.

I would now like to move on to what is probably the key section of our presentation, the funding of pension plans.

• 1025

The briefs presented to this committee by our pensioners' association dealt at some length with the matter of pension funding and the size of our pension trust funds. In view of the serious allegations and apparent misunderstandings contained in these presentations, the company believes it is important that clarifications of these subjects be provided to the committee.

First, it must be recognized that under the PBSA and the regulations, pension plan sponsors in the private sector are required to fund their pension plan liabilities in a manner which at any time will provide sufficient assets to do two things: first of all, to pay the pensions of all those now on pension—and in CN's case that is over 44,000 people at the present time—and also, to pay the accrued pensions of all current employees now in service and of those who have left the company and who are eligible for a deferred pension under the Pension Benefits Standards Act. That number is now in excess of 73,000.

As of December 31, 1981 the total amount required to fund those two elements was approximately \$4.2 billion; and that is the number shown on our 1981 statements contained in the annual report of the company. Of this amount, only \$1.6 billion related to current pensioners, and the balance of \$2.6 billion related to current employees and those eligible for deferred pensions. This explains why the fund must always have more assets than are required to pay the pensions of current pensioners.

Well, then, how do we determine that liability for pensions; that \$4.2 billion? Independent professionally licensed actuaries, within the discipline of generally accepted actuarial principles and the provisions of the PBSA, make certain assumptions about events which will happen many years in the future. All of the assumptions used are ultimately reviewed by the Superintendent of Insurance in Ottawa. They make two kinds of assumptions, called "economic" and "non-economic". The non-economic ones relate to such matters as mortality—that is, how long each pensioner and employee will live—termination of service—how many will leave the company before they retire—how many will retire early or on disability pension; and so on.

The two key economic factors are extremely important. The first one is the future rate of return on the pension fund

[Translation]

sur ces chapitres, nous y répondrons volontiers. Il y est question du taux des prestations prévues par ces deux régimes, du taux des contributions et il y est également question des clauses portant sur la retraite normale, la retraite anticipée, la retraite pour invalidité et les prestations aux survivants en vertu de ces régimes, tant pour 1935 que pour 1959.

J'aimerais maintenant passer au chapitre qui est probablement le plus important de notre présentation, le chapitre sur le financement des régimes de retraite.

Les mémoires présentés à ce comité par notre association de retraités a étudié assez à fond la question du financement des pensions et de la taille de nos fonds de pensions en fiducie. Étant donné les allégations graves et les malentendus appartenants contenues dans ces exposés, la société estime qu'il est important d'apporter au comité des éclaircissements sur ces questions.

Tout d'abord, il faut admettre qu'aux termes de la Loi sur les normes de prestations de pension et de ses règlements d'application, les sociétés privées qui offrent un régime de pensions sont tenues de financer leurs obligations relatives au régime de telle façon qu'à n'importe quel moment il y ait en caisse suffisamment d'argent pour faire deux choses: d'abord, verser les pensions à tous les prestataires actuels—dans le cas du CN, cela représente à l'heure actuelle 44,000 personnes—et, deuxièmement, payer les prestations acquises par tous les employés actuellement à leur service et de ceux qui ont quitté la société et qui ont droit à une pension reportée, en vertu de la Loi sur les normes de prestations de pension. A l'heure actuelle, cela représente plus de 73,000 employés.

Depuis le 31 décembre 1981, le montant total requis pour financer ces deux éléments était de l'ordre de 4,2 milliards de dollars, et c'est le chiffre qui paraît sur nos relevés de 1981 contenus dans le rapport annuel de la société. Sur ce montant, seul 1,6 milliard avait trait aux pensionnés actuels, le reste (2,6 milliards) concernait les employés et ceux qui ont droit à des pensions reportées. Cela explique pourquoi il y a lieu d'avoir en caisse plus d'argent qu'il ne faut pour verser les prestations aux pensionnés actuels.

Eh bien, comment déterminer maintenant cette obligation de 4,2 milliards, relative aux pensions? Des actuaires indépendants et autorisés font certaines prévisions à long terme, compte tenu de principes généralement acceptés dans leur domaine de spécialisation et conformément aux dispositions de la Loi sur les normes de prestations de pension. Toutes ces prévisions sont revues par le Surintendant des assurances à Ottawa. Les prévisions économiques et les prévisions non économiques. Les prévisions non économiques ont trait à des questions telles que la mortalité—c'est-à-dire, combien de temps doit vivre chaque pensionné et chaque employé—la cessation de fonction—combien d'employés quitteront la société avant de prendre leur retraite—combien prendront une retraite anticipée ou une pension d'invalidité, etc.

On ne saurait trop insister sur les deux facteurs économiques clés. Il s'agit d'une part du rendement futur des fonds de

[Texte]

investments, which of course is unknown at the present time; and then the level of future wage increases for those employees now in service. I should emphasize the second one, because the benefit under our 1959 plan, which is the plan most of our employees now belong to, is based on the final or best five years of earnings rather than their current earnings, so any funding must be based on the wage levels which will exist when those individuals retire some many years down the road.

Once we have determined that actuarial liability, we then compare it with the amount in the pension trust fund. If the amount in the fund is less than our estimated liability, the difference is referred to as the "unfunded liability". I should emphasize that our plan is not unique in having a large unfunded liability. Most major private pension plans have such unfunded portions against which they are making periodic payments as required by the PBSA. In CN's case, as we will see in a slide in a moment, the fund was nearly \$1.5 billion short of the amount required at the end of 1981. Working with our actuaries, we have developed a schedule of payments which will amortize this amount by the year 2006.

There is a common misconception about the reasons for our large unfunded liability. It has been stated on several occasions that the shortfall is the result of imprudent funding practices in the past. The company does not agree that this is the case. A recent analysis prepared by independent actuaries indicated that by far the largest portion of the unfunded liability results from two factors. The first is the significant improvements that have been made in the plan over recent years; and secondly, the economic environment of the 1970s, when wage settlements outstripped both inflation and the general performance of the capital markets.

As stated earlier, and emphasized again now, the fund is now \$1.5 billion short of what is required by the PBSA to meet our obligations to current pensioners and active employees.

In light of this shortfall, the fund does not contain excess moneys to improve benefits. Even if our plans were fully funded, any improvement in benefits creates additional liabilities and therefore increased cost to the company. This point was made by Dr. Noel Hall in his report on Canadian railway pension plans. He said:

[Traduction]

pensions investis, ce qui est bien entendu une inconnue à l'heure actuelle. Il y a ensuite le niveau futur des augmentations de salaire des employés actuellement en fonction. Je devrait insister sur le deuxième facteur étant donné que les prestations prévues en vertu de notre régime de 1959, qui est celui auquel adhèrent actuellement la plupart de nos employés, sont calculées en fonction des cinq dernières ou meilleures années sur le plan salarial, plutôt que sur le salaire actuel, de sorte que tout financement doit tenir compte des taux de salaires qui existeront lorsque ces personnes prendront leur retraite dans tant d'années.

Une fois que nous avons déterminé cette obligation actuarielle, nous comparons au montant du fonds de pensions en fiducie. Si la somme en caisse est moindre que le montant calculé de notre obligation, la différence est désignée comme la portion non financée de l'obligation. Je dois souligner que notre régime n'est pas unique en son genre en ce qu'il a une portion importante de son engagement qui n'est pas financé. La plupart des régimes importants de pensions du secteur privé sont dans la même situation et les sociétés effectuent périodiquement des versements comme l'exige la Loi sur les normes de prestations de pension. Dans le cas du CN, comme nous allons le voir bientôt sur une diapositive, il y avait un trou de près de 1,5 million de dollars dans la caisse à la fin de 1981. Avec l'aide de nos actuaires, nous avons mis au point un plan de remboursement qui contribuera à amortir cette somme d'ici l'an 2006.

Il existe une fausse conception assez répandue quant aux raisons qui expliquent cette portion importante de notre obligation qui n'est pas financée. Il a été dit à plusieurs reprises qu'il s'agit là du fruit de mesures de financement imprudentes que nous avions prises par le passé. La société n'abonde pas dans ce sens. D'après un récente analyse préparée par des actuaires indépendants, cet état de chose s'explique essentiellement par deux facteurs. Premièrement, il y a eu d'importantes améliorations apportées au régime au cours des dernières années. Il y a en deuxième lieu le contexte économique propre aux années 1970, où les ententes salariales ont dépassées aussi bien l'inflation que la performance générale des marchés de capitaux.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, et je le répète, nous avons maintenant un trou de 1,5 milliard de dollars par rapport à la somme exigée par la Loi sur les normes de prestations de pension, pour honorer nos obligations face à nos pensionnés actuels et à nos employés.

• 1030

Compte tenu de ce déficit, la caisse ne renferme pas les sommes excédentaires qui pourraient permettre d'augmenter les prestations. Même si nous disposons de régimes de pleine capitalisation, toute amélioration au plan des prestations créerait des obligations supplémentaires, d'où un accroissement des coûts pour la société. C'est un point de vue qu'a fait ressortir le Dr. Noel Hall dans son rapport sur les régimes de pension des chemins de fer canadiens. Voici ce qu'il a déclaré:

[Text]

The contributions in respect of the individual and those paid by the employer are invested in the assets of the trust fund. Since these assets are held in respect of employees not yet retired, it does not follow that the existence of a large fund implies that pension increases can be given at no cost to the company.

We have tried to illustrate on the slide that you see in front of you the whole funding process, and we have shown it as a reservoir which is the total liability at any time, the \$4.2 billion I talked about earlier. You can see that there are three sources of funding for this liability. There are employee contributions, the company contribution and earnings on investments; and, of course, if that liability is increased—by pension improvements, for example—then one of those three sources of funds must make up that difference. On the other hand, as you can see at the bottom, money is paid out in the form of monthly pensions and, to a much lesser extent, refunds of contributions to employees leaving the service of the company.

The next slide shows the actual numbers that make up our particular situation in CN, and these are taken from our 1981 annual report. It is a summary of the pension trust fund statement. You can see the number \$4.2 billion—\$4.252 billion actually—at the top. It is made up of investments of just over \$2.7 billion, and the amount to be funded is the \$1.5 billion I talked about earlier. You can see that there are three sources of funds: employee contributions of \$86 million, company contributions of \$182 million and earnings on investments of \$329 million, and that is the \$597 million which was the total inflow during 1981. On the other hand, we actually paid pensions of \$191 million; we transferred to some other funds, because the pension benefits moved to those other companies, \$95 million; and we made refunds in the order of \$18 million—for a total outflow of \$304 million. That explains the total situation in our fund last year.

Some representations calling for improvements in pension benefits have suggested that payments on the unfunded liability should be ignored in determining the ability of the company to provide improved benefits. CN submits that the inclusion of these costs is pertinent and valid. As stated earlier, they represent the continuing cost of benefits granted in previous years, improvements which would not have been possible if the additional costs could not be spread over a reasonable number of years. An increase in the unfunded liability was and is implicit and unavoidable in almost every pension benefit improvement.

[Translation]

Les contributions versées par l'intéressé et la quote-part versée par l'employeur sont investies dans l'actif du fonds en fiducie. Étant donné que cet actif n'appartient qu'aux employés n'ayant pas encore pris leur retraite, l'existence d'une caisse importante ne signifie pas que les augmentations des prestations de retraite peuvent être consenties sans que cela n'entraîne de frais pour la société.

Nous nous sommes efforcés d'illustrer sur la diapositive que vous voyez devant vous tout le processus du financement, et nous avons retenu, pour ce faire, l'image d'un réservoir qui représente le total des obligations à n'importe quel moment, soit les 4,2 milliards dont j'ai parlé plus tôt. Comme vous voyez, il existe trois sources de financement pour ces obligations. Il y a d'une part les contributions des employés, d'autre part la quote-part de la société et, enfin, les gains tirés des investissements. Bien entendu, si ce passif est augmenté, par les augmentations des prestations de pension, par exemple, l'une de ces trois sources doit compenser cette différence. D'autre part, comme vous pouvez le voir au bas de la diapositive, l'argent est distribué sous forme de pensions mensuelles et, à un moindre degré, sous forme de remboursement des contributions aux employés qui quittent la société.

La diapositive suivante montre les chiffres réels qui illustrent la situation particulière qui prévaut au CN, chiffres qui sont tirés de notre rapport annuel de 1981. Il s'agit d'un résumé du relevé du fonds de pension en fiducie. Vous pouvez voir en haut le chiffre 4,2 milliards—plus précisément, 4,252 milliards. Ce montant comprend des investissements d'un peu plus de 2,7 milliards, et, il s'agit, comme je l'ai indiqué plus tôt, de trouver une somme de 1,5 milliard. Vous pouvez voir qu'il existe trois sources de financement: les contributions des employés (86 millions), les contributions de la société (182 millions) et les gains tirés des investissements (329 millions), soit les 597 millions qui représentaient l'entrée totale de capitaux pour 1981. Cependant, nous avons versé sous forme de prestations de pension la somme de 191 millions; nous avons transféré 95 millions à des fonds appartenant à d'autres sociétés qui ont pris en charge les prestations de pension, et nous avons fait des remboursements de l'ordre de 18 millions, ce qui donne un décaissement de 304 millions. Cela explique l'état de notre caisse l'an dernier.

Certains de ceux qui ont réclamé des améliorations des prestations de pension ont suggéré que l'on fasse abstraction des paiements tirés de la portion non financée de l'engagement lorsqu'il s'agit de déterminer dans quelle mesure la société peut augmenter le montant des prestations. Le CN est d'avis qu'il y a lieu d'inclure ces coûts. Comme nous l'avons indiqué plus tôt, il s'agit du coût que représente le versement continu de prestations octroyées au cours des années précédentes, améliorations qui n'eussent pas été possibles si les coûts supplémentaires n'avaient pu être répartis sur un nombre raisonnable d'années. Une augmentation de la portion non financée de l'engagement a été et est encore implicite et inévitable chaque fois, ou presque, que l'on augmente le montant des prestations de pension.

[Texte]

CN has a contractual and a legal obligation to pay pensions in accordance with the plan rules regardless of the level of earnings of the funds or the economic environment in which the company and the pension plans are operating. The obligation is certain, but the cost is unknown: certain, because the benefits will be paid to those who qualify for them; unknown, because the actual amount of the cost is based on future wage levels, fund earnings, and other uncertainties.

Employee contributions, which are fixed as a percentage of wages or salaries according to the plan, meet only part of the cost of these future benefits. After taking into account the earnings of the fund, the company must discharge the balance of the cost. For many years, when the fund did not earn the assumed rate of interest, CN was required to make up the shortfall in full. In the economic environment of the most recent three or four years, the company has been able to benefit from earnings greater than anticipated. During this entire period, however, employee contributions remained fixed as set by the plan rules. We believe it should be accepted that because the obligation to pay benefits in accordance with the rules of the pension plans rests with the company, the management of the investment of the trust funds must also rest with the company. Responsibility to pay benefits and control of the investments of the funds are inseparable.

• 1035

I will say more later in this presentation about what is referred to as "the excess interest" of the CN pension trust funds, or "excess earnings"—that is, one or the other; they are often used interchangeably. For now, it is sufficient to say that there are no excess funds available to provide additional benefits. CN has taken on pension commitments to the limit of the cost which we can reasonably be expected to pay. Taking into account the most recently negotiated improvements in pension benefits, the cost of pension plans to the company in 1981 was in the order of 12 per cent of payroll. We have information which indicates that is very high in relationship to other large pension plans in Canada.

Finally, let me talk about inflation protection for pensioners. There is little doubt that one of the major social issues in Canada today is the problem of the erosion of pensions due to inflation. It is a national issue. The solution will not be provided by governments, employers, or individuals acting alone. Obviously, the remedy for the problem is to reduce the level of inflation, which is beyond CN's control. This was not an issue a decade ago when there was little erosion in the value of pensions.

We should first of all acknowledge that the basic retirement income provided by OAS and the Canada—Quebec Pension

[Traduction]

Le CN a une obligation contractuelle et légale de verser les pensions conformément aux règlements régissant le régime, quel que soit le niveau des gains en provenance du fonds ou la conjoncture économique dans laquelle évoluent la société et les régimes de pension. Autrement dit, l'obligation est une certitude alors que le coût est une inconnue. Il s'agit d'une certitude parce que les prestations seront versées à ceux qui répondent aux conditions requises, et d'une inconnue dans la mesure où le coût réel est fondé sur les niveaux de salaire et les gains futurs ainsi que sur d'autres incertitudes.

Les contributions des employés qui, selon le régime, représentent un pourcentage de leur salaire ou de leur traitement, ne servent à couvrir qu'une partie du coût de ces prestations à venir. Après avoir pris en considération les gains provenant du fonds, la société doit assumer le reste du coût. Pendant bien des années, lorsqu'on ne recevait pas pour le fonds le taux d'intérêt prévu, le CN était tenu de compenser entièrement la différence. Compte tenu de la conjoncture économique qui a prévalu ces trois ou quatre dernières années, la société a pu bénéficier de gains plus importants que prévu. Pendant toute cette période, cependant, les contributions des employés n'ont pas bougé, comme le prévoient les règlements du régime. Nous pensons qu'il faudrait admettre l'idée que, étant donné que c'est à la société qu'il incombe de verser les prestations conformément aux règlements des régimes de pension, c'est également elle qui devrait gérer les investissements relatifs au fonds en fiducie. On ne peut dissocier la responsabilité de verser des prestations du contrôle exercé sur les investissements.

J'expliquerai plus tard au cours de cette présentation ce que nous entendons par «l'intérêt excédentaire» du fonds de pension du CN ou des «revenus excédentaires»—l'un ou l'autre; ces termes sont souvent employés de façon interchangeable. Pour le moment, il suffit de dire qu'il ne s'agit pas de fonds supplémentaires dont nous disposons pour fournir des prestations additionnelles. En matière de retraite, le CN a pris des engagements qui vont jusqu'à la limite de ce qu'on peut raisonnablement lui demander de payer. Compte tenu des toutes dernières améliorations aux prestations de retraite négociées récemment, le coût des régimes de retraite pour la compagnie en 1981 étaient de l'ordre de 12 p. 100 de la paie. Selon nos renseignements, ce chiffre est très élevé par comparaison à d'autres régimes de retraite importants au Canada.

J'aimerais finalement parler des mesures de protection contre l'inflation à donner aux retraités. Sans contredit, l'un des grands problèmes sociaux au Canada de nos jours est celui de l'érosion des revenus de pension par le phénomène de l'inflation. C'est un problème national. La solution ne sera pas le fait des gouvernements, des employeurs ou des individus agissant chacun de leur côté. La solution évidente au problème est de réduire le taux d'inflation, ce qui est hors de la portée du CN. Cela ne posait pas de problèmes il y a une dizaine d'années, lorsque l'érosion de la valeur des pensions était négligeable.

Il faudrait d'abord reconnaître que le revenu de retraite de base prévu par la sécurité de la vieillesse et le régime de

[Text]

Plan is fully protected from inflation. Thus, the retirement income of most Canadians is, to some extent at least, protected against inflation. Governments are able to provide this kind of protection because the costs are borne by the taxpayers through the current revenues of government—a source of funds not available to the private sector, including CN.

The cost of indexing for private sector pension plans is beyond the capacity of most individual companies to absorb. The latest federal government data in the booklet called *Pension Plans in Canada*, shows that only 5 per cent of workers in the private sector have any amount of automatic inflation protection in their company pension plans. There are a few which have full indexing, and a few more which have a lesser amount of indexing provided in their plans.

Independent actuaries have estimated that CN's liability for pensions and, therefore, the unfunded liability, would be increased by approximately \$1.7 billion, if our plan contained a provision for indexing to the CPI. To fund this additional amount over the maximum period allowed by the PBSA would add about \$212 million per year for 15 years to the company's pension costs. This would equal an additional 13 per cent of the total company payroll, and would more than double the company's annual pension cost. Clearly, this would be a financially irresponsible action and it would jeopardize CN's financial integrity.

The company has shown its sensitivity to inflationary pressures by making ad hoc adjustments to increase the level of pension benefits and the brief, with which you have been provided in Exhibit 4, shows the increases granted each year since 1971. These adjustments were in line with what the company could afford in addition to its already high pension costs. The total additional pension liability resulting from this series of ad hoc adjustments was \$244 million—a cost borne solely by company contributions.

Now I would like to turn just briefly, for a moment, to the question of excess interest or excess earnings, which is an approach which has been suggested by people for providing inflation protection for current pensioners. First of all, I should try to define what they mean by "excess interest". There are several definitions which are used and I have chosen just two of them for illustration today.

The first assumes that the excess interest is represented by the difference between a fixed base rate of return, say 3 per cent, and the interest yield actually realized by the fund. Therefore, if the pension fund actually earned 12 per cent in a particular year, the so-called "excess interest" would be the 12 per cent minus 3 per cent, or 9 per cent, of that portion of the pension fund which was applicable to pensioners. The theory is

[Translation]

pension du Canada et le régime des rentes du Québec est entièrement protégé contre l'inflation. Par conséquent, les revenus de retraite de la plupart des Canadiens sont, dans une certaine mesure du moins, protégés contre l'inflation. Les gouvernements sont en mesure de fournir ce genre de protection, car les coûts en sont supportés par les contribuables, à même les revenus courants du gouvernement—une source de financement dont ne dispose pas le secteur privé, ni le CN.

Le coût de l'indexation des régimes de retraite du secteur privé dépasse la capacité de payer de la plupart des compagnies. Les dernières données du gouvernement fédéral publiées dans la brochure intitulée *Les régimes de retraite au Canada*, montrent que seulement 5 p. 100 des travailleurs du secteur privé bénéficient d'une quelconque protection automatique contre l'inflation dans le cadre des régimes de retraite des compagnies. Quelques-uns bénéficient d'une pleine indexation et d'autres, un peu plus nombreux, ont droit à un certain pourcentage d'indexation en vertu de leur régime.

Selon les évaluations d'actuaires indépendants, la contribution du CN au régime de retraite et, par conséquent, sa dette non capitalisée augmenterait d'environ 1.7 milliards de dollars, si notre régime comportait une clause d'indexation à l'IPC. Le financement d'une telle somme additionnelle sur la période maximale admise par la Loi sur les normes des prestations de pension ajouterait environ 212 millions de dollars par année, pendant 15 ans, à ce que doit débourser la compagnie pour les fonds de retraite. Cela équivaut à 13 p. 100 supplémentaires de la paie totale de la compagnie et ferait plus que doubler la contribution annuelle de la compagnie au fonds de retraite. Il est clair que cela serait tout à fait irresponsable financièrement et mettrait en péril l'intégrité financière du CN.

La compagnie a montré qu'elle était sensible aux pressions de l'inflation en apportant des ajustements ad hoc visant à augmenter le taux des prestations de retraite et vous trouverez dans le mémoire, qui vous a été remis avec le document 4, les augmentations accordées chaque année depuis 1971. Ces ajustements ont été faits en fonction de ce que la compagnie pouvait payer en plus des montants déjà élevés qu'elle souscrit au régime de retraite. La contribution supplémentaire totale au régime de retraite, suite à cette série d'ajustements ad hoc, s'élevait à 244 millions de dollars—coûts supportés uniquement par la compagnie.

J'aimerais maintenant apporter brièvement la question de l'intérêt excédentaire ou des revenus excédentaires, qui est une approche proposée par certains pour assurer une protection contre l'inflation à ceux qui sont actuellement à la retraite. Premièrement, j'aimerais définir ce qu'ils entendent par «intérêt excédentaire». Plusieurs définitions sont utilisées et je n'en ai choisi que deux à titre d'illustration aujourd'hui.

Selon la première définition, l'intérêt excédentaire est représenté par la différence entre un taux de rendement de base, disons 3 p. 100, et le revenu d'intérêt effectivement réalisé par le fonds. Par conséquent, si le fonds de pension rapporte en réalité 12 p. 100 au cours d'une année donnée, ledit «intérêt excédentaire» serait de 12 p. 100 moins 3 p. 100, soit 9 p. 100, de cette portion du fonds de pension applicable aux retraités.

[Texte]

that this money would be used to provide inflation protection for pensioners.

The second definition calculates the excess interest as that amount which the fund earns over and above the interest assumption used in the actuarial evaluation. In most plans today, the long-term actuarial assumption ranges between 6 and 8 per cent. So if we take a figure of 7 per cent, the excess interest in the earlier example would be 5 per cent, or the 12 per cent earnings of the fund minus the 7 per cent actuarial assumption.

• 1040

Given these definitions, there is excess interest being produced by CN's pension trust funds. The effect of this is to lessen the company's pension costs in the current environment. However, in previous years the fund did not produce the return assumed in the actuarial valuation. It was and remains the company's sole responsibility to make up the shortfall. Furthermore, there is no certainty that the rate of fund earnings will continue to exceed the rate estimated in actuarial valuation in the future. The company believes that it is quite equitable for CN to receive the advantage of any excess returns to the fund when it is required to bear the burden of any shortfalls.

In conclusion, Mr. Chairman, while recognizing that inflation continues to lessen the purchasing power of private-sector pensions, the company believes it would be unwise to make any major changes in pension benefits until the outcome of the current national pension debate is more clearly defined. We wish to encourage the government in its efforts to come to grips with this complex issue. We are prepared to, and will, participate with the private sector to provide meaningful input to the process. In the meantime, we believe that the financially and socially responsible course of action is to continue ad hoc adjustments to the extent that they are economically prudent.

Mr. LeClair: Thank you, Mr. Lang. Mr. Chairman, just before we turn to questions, I wonder if I could add just a few comments to perhaps summarize just what our position is.

The Vice-Chairman: Please.

Mr. LeClair: We think that CN's pension plan benefits compare favourably with those of other plans, and when they are compared, they should be compared with those of the private plans. We are required to do this by law. Our pension benefits are in the top 25 per cent of those private plans.

The company's current cost of pensions is a legitimate consideration in establishing its ability to pay for improved pensions. CN's cost at this time is very high. To dismiss our costs by saying that a large proportion of them represent payments on unfunded liability, in our mind misses the point that the only way we have been able to make improvements in the past is by spreading the cost over several years.

[Traduction]

Selon la théorie, cet argent devrait servir à protéger les retraités contre l'inflation.

Selon la deuxième définition, l'intérêt excédentaire est calculé comme le montant excédentaire que rapporte le fonds par rapport au taux d'intérêt utilisé dans les calculs actuariels. Dans la plupart des plans actuels, l'hypothèse actuarielle à long terme varie entre 6 et 8 p. 100. Par conséquent, en prenant une moyenne de 7 p. 100, l'intérêt supplémentaire mentionné dans l'exemple antérieur serait de 5 p. 100 en soustrayant le 7 p. 100 prévu dans les estimations actuarielles du 12 p. 100 des gains du fonds.

D'après ces calculs, la caisse de retraite en fiducie du CN réalise des bénéfices exédentaires. Ce phénomène entraîne la réduction des coûts relatifs à la caisse de retraite de la société pour la période actuelle. Cependant, au cours des années antérieures, les gains de placement n'ont pas atteint les estimations actuarielles. Il incombe à la société de combler la différence. En outre, rien ne nous assure que le taux des bénéfices continuera à dépasser à l'avenir, le taux prévu dans l'évaluation d'actuaire. La société du CN juge équitable de pouvoir bénéficier de tout gain excédentaire de la caisse de retraite étant donné qu'elle est tenue d'assumer la charge des déficits.

En conclusion, monsieur le président, bien que la société réalise que l'inflation continue à réduire le pouvoir d'achat des pensions du secteur privé, d'après elle, il serait imprudent d'apporter des modifications majeures aux prestations de pension avant de connaître avec plus de précision l'issue du débat actuel concernant la caisse de pension nationale. Nous tenons à collaborer avec le gouvernement pour trouver des solutions à cette situation complexe. Nous sommes disposés à collaborer avec le secteur privé de façon à participer de façon significative au processus. Entre temps, nous croyons que, sur les plans financier et social, il serait préférable de continuer à effectuer les modifications appropriées à la condition qu'il s'agisse de mesures prudentes en matière d'économie.

M. LeClair: Merci, M. Lang. Monsieur le président, avant de passer aux questions, j'aimerais faire quelques commentaires pour résumer notre position.

Le vice-président: Je vous en prie.

M. LeClair: Selon nous, les prestations de pension du CN sont comparables à celles d'autres régimes et en matière de comparaison, elles devraient être comparées avec les régimes de retraite du secteur privé. Nous sommes tenu de le faire au titre de la Loi. Nos prestations de pension correspondent aux 25 p. 100 supérieurs des régimes de pension privés.

Les coûts actuels relatifs à la caisse de pension de la société constituent un facteur légitime dont il faut tenir compte lorsqu'on envisage d'améliorer la caisse de retraite. Actuellement, les coûts pour le CN sont très élevés. Nous croyons que vous éludez la question en disant qu'une grande partie des sommes dépensées sert à combler le déficit actuariel; nous

[Text]

It is not possible to consider any earnings of the funds as excess, particularly when an unfunded liability still exists. Even if our plans were fully funded, improvements in benefits would increase pension liabilities and the company's costs. When there is a shortfall in the fund from any cause, the company is obliged to make up the difference because it has guaranteed the pension benefits. If good investment performance represents a benefit to the company, it is offset by the increased obligation we carry when investment performance is lower than expected.

Parenthetically, if I may add a comment, I think at the last meeting it was mentioned as to why was there no pensioner representation on the CN investment side of that organization. The answer to this is that the performance of that fund is the responsibility of the company. If the fund does not perform, we have to make up the difference because we guarantee the benefits to the pensioners. If the pensioners or the unions were made part of the management of that fund, they would then have to assume that responsibility with us. That goes without saying. If they are to make decisions as to how this invested, whether we invest here rather than there, if there is a shortfall, they would then have to assume at least part of the shortfall, at least equal to their representation on the investment committee or the investment management.

We recognize that the erosion of purchasing power of a pension is a serious social problem. It is particularly harmful in the case of pensioners who retired many years ago, especially if they also missed out on the major improvements to the government plans. However, private plans, including CN's, cannot afford full inflation protection. Governments use tax powers to obtain funds for this, which is a source unavailable to us. As has also been mentioned, of course, the employees on the public sector, at least at the federal level, pay 1 per cent more for that purpose, compared with the employees in CN.

• 1045

To provide inflation protection based on as small an inflation as 5.5 per cent on an annual basis would require a doubling of our current pension contributions over 15 years. We would have to add \$212 million a year, and of course we do not have that kind of money.

Since 1971, CN has responded to the inflation problem by increasing, on an ad hoc basis, the pensions of those who have been retired for several years. To date, this has increased our pension liability by \$244 million. We believe the only prudent and socially responsible action in the current environment of economic uncertainty and ongoing public debate on pension issues is to continue with these ad hoc increases to the extent financially practical.

[Translation]

avons dû étaler les coûts sur plusieurs années afin de pouvoir effectuer des améliorations.

Nous ne pouvons considérer aucun gain supplémentaire comme étant excédentaire, compte tenu, particulièrement, du déficit actuel. Même si notre caisse était de pleine capitalisation, l'accroissement des gains entraînerait l'accroissement du passif relatif à la caisse et les coûts de la société. Pour tout type de déficit, la société est tenue de combler la différence étant donné que les prestations de pension sont garanties. Bien que de bons placements représentent des gains pour la société, ces derniers deviennent essentiels pour combler ces déficits au cours des années défavorables.

Entre parenthèses, si vous me permettez de faire un autre commentaire, au cours de la dernière séance, je crois que l'on a demandé pourquoi les pensionnés n'étaient pas représentés dans le groupe chargé des placements du CN. Aucun pensionné ne fait partie de ce groupe étant donné que l'administration de la caisse de pension est sous l'entière responsabilité de la société. Si les placements ne sont pas rentables, nous devons combler le déficit étant donné que nous garantissons les prestations aux pensionnés. Si les pensionnés ou les syndicats participaient à l'administration du fond, ils seraient tenus de partager cette charge. C'est évident. Si ces personnes prenaient des décisions concernant les placements, peu importe leur nature, en cas de déficit, il leur incomberait de combler au moins une partie du déficit proportionnellement à leur représentation au comité de placement ou au comité d'administration.

Nous reconnaissons que l'érosion du pouvoir d'achat des pensionnés constitue un grave problème social. La situation est particulièrement précaire dans le cas des pensionnés qui ont pris leur retraite il y a de nombreuses années, surtout s'ils n'ont pas bénéficié des améliorations majeures des caisses de pension du gouvernement. Cependant, les régimes privés, dont celui du CN, ne sont pas en mesure d'assurer une protection totale contre l'inflation. Les gouvernements utilisent les recettes fiscales pour assurer une telle protection, ce qui, pour nous est impossible. Comme il a été mentionné également, bien entendu, les employés du secteur public, du moins au niveau fédéral, versent un p. 100 de plus à cet égard que les employés du CN.

Pour offrir une protection contre l'inflation, basée sur un pourcentage minime d'inflation de 5.5 p. 100 par année, il nous faudrait doubler nos contributions actuelles au régime des pensions en 15 ans. Nous devrions ajouter 212 millions de dollars par année, et bien entendu nous n'avons pas cet argent.

Depuis 1971, le CN a réagi à l'inflation par l'augmentation, sur une base adéquate, des pensions des personnes à la retraite depuis plusieurs années. Jusqu'à présent, nos pensions ont augmenté notre passif de 244 millions de dollars. Nous croyons que la seule action prudente et responsable du point de vue social dans le cadre actuel de l'incertitude économique et du débat public en cours sur les questions des pensions est de

[Texte]

Mr. Chairman, I think this is the end of our so-called formal presentation. We will endeavour from now on to answer your questions to the best of our ability. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Merci, M. Lange; merci, M. LeClair.

Is it agreed by the members of the committee that the brief submitted by Canadian National Railways be printed as an appendix to this day's minutes?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. LeClair and Mr. Lange, it was an interesting brief. I am not going to be too rude this morning, having had a rude budget last night—

An hon. Member: A rude awakening.

Mr. Nowlan: —but I must say some of the more complex thoughts in the brief could have been better digested if we had had the brief a little earlier. I do not intend to be a pension expert, even though some of us around this table have been wrestling with the highlights of the problem for some time.

I want to ask two or three questions on the brief, which I have been exposed to as I listened to it. I refer back to the last Transport committee hearing, when I and Mr. Turner put some very specific questions to you. I do not want to trespass, really, on Mr. Turner's domain, but the questions are identical. Then just before my time ends, I want to come back to Dr. LeClair and perhaps ask a question about the budget last night in a very meaningful way. Perhaps this would be more for the chairman this afternoon, but perhaps we will have the benefit of the wisdom of both of you, as you try to peer behind the Minister of Finance's mind.

Anyway, I am not going really to overstress it. I know we are all under pressure. But we have had time. I was hoping we would have had an actuary to assess any brief you had presented by today; but we are still trying to work that out.

One of my questions will refer to something which you referred to in your brief and which I hope we can get hold of. My specific questions are, first, on page 8, when you talk about a long-service employee who is now retiring. The CN 1959 pension plan benefits, together with the CPP and the QPP and the OAS payments, provide, in your words:

... a total retirement income which by any standard would be considered adequate.

[Traduction]

continuer à verser ces augmentations adéquates tant que ce sera financièrement faisable.

Monsieur le président, je pense que c'est la fin de notre présentation dite officielle. Nous nous efforcerons à partir de maintenant de répondre à vos questions du mieux que nous pourrons. Merci beaucoup.

Le vice-président: Thank you, Mr. Lange; thank you, Mr. LeClair.

Est-ce que les membres du comité acceptent que le mémoire présenté par les Chemins de fer nationaux du Canada soit imprimé à titre d'annexe au procès-verbal d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

D' LeClair et M. Lange, c'est un intéressant mémoire. Je ne serai pas trop rigoureux ce matin, ayant eu à faire face à un budget rigoureux hier soir—

Une voix: Un réveil brusque.

M. Nowlan: —Mais je dois dire que certaines des idées assez complexes du mémoire auraient pu être mieux assimilées si nous avions reçu le mémoire un peu plus tôt. Je n'ai pas la prétention d'être un expert en matière de pension, même si certains d'entre nous autour de cette table ont eu à débattre des grandes lignes de ce problème depuis un certain temps.

Je voudrais poser, à propos du mémoire, deux ou trois questions qui me sont venues à l'esprit à mesure que j'écoutais sa lecture. Reportons-nous au dernier débat du comité sur les Transports, lorsque M. Turner et moi vous avons posé des questions précises. Je ne veux pas empiéter sur le domaine de M. Turner, mais les questions sont identiques. Ensuite, juste avant la fin de mon temps de parole, je voudrais revenir au Dr. LeClair et peut-être lui poser une question très pertinente sur le budget d'hier soir. Peut-être que cette question s'adresserait davantage au président cet après-midi, mais peut-être pourrions-nous bénéficier de vos lumières à tous deux, puisque vous essayez de lire dans l'esprit du ministre des Finances.

Quoi qu'il en soit, je ne vais pas m'étendre davantage sur le sujet. Je sais que nous faisons tous face à des pressions. Mais nous avons eu peu de temps. J'espérais que nous aurions un actuaire pour évaluer tout mémoire que vous pourriez présenter aujourd'hui; mais nous essayons encore de régler cette question.

L'une de mes questions portera sur un point que vous avez souligné dans votre mémoire et que nous pourrons, je l'espère, régler. Mes questions portent précisément, en premier lieu, page 8, sur le point que vous abordez concernant un employé ayant de longues années de service et qui prend maintenant sa retraite. Les prestations du régime de retraite de 1959 du CN, de même que les prestations du RPC et du RRQ et de la sécurité de la vieillesse, offrent, selon vos propres termes:

... un revenu de retraite total qui en dernière analyse pourrait être considéré comme adéquat.

[Text]

Can you give me what that adequate retirement income would be?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, to expedite matters, perhaps, most questions will be answered by Mr. Lange directly, rather than with my asking you whether he may. Occasionally, with your permission, I might come in, but since most questions will be of a technical nature, until they become policy, we will ask Mr. Lange to answer, with your permission.

Mr. Lange: We did a study within the last six months on that very point. I will give you the basis on which I am answering the question; and that is an employee with 35 years of service, which many of our employees have, retiring at the age of 65, earning approximately \$25,000 a year in his or her final year of work. Total retirement income on an after-tax basis in the first year of retirement, as compared with the final year of work—not the final five-year average, which is used for the pension calculation, but in the final year of work—is in the order of 93 per cent, depending in which province you live. That assumes the spouse is not getting the OAS yet. In other words, the spouse is not 65. If the spouse is 65, the replacement, as we call it, goes over 100 per cent. In other words, he or she has the same after-tax income as they had in their final year of work.

• 1050

Mr. Nowlan: Okay. Then I come to a question that I do not think you directly answered in your brief. I did pose at the last Transport committee meeting when the CN was here on June 10, 1982, that regardless of whatever the range was to provide this retirement income—I asked Dr. LeClair that where railway employees pay the same rates as the civil service into the pension fund, are you as a matter of policy or principle prepared to pay the same benefits and pensions out of the fund?

Mr. Lange: On the first part of the question, civil service people pay 1 per cent more. There is a fairly complex formula that is used in both cases, but in that amount of their earnings over the yearly maximum pensionable earnings, the so-called YMPE under the Canada Pension Plan, our employees pay 6.5 per cent. People under the superannuation fund pay an extra 1 per cent, which is intended to cover the cost of the inflation protection as provided under their plan. As I mentioned in our brief, for us to do that, actuaries estimate that it would cost 13 per cent of payroll, not 1 per cent.

Mr. Nowlan: That is what I want to come to next. On pages 21 and 22 of your brief, talking about actuaries, and frankly they are more proper to provide questions to members of Parliament on something like this than certainly I am, and I will come back to the question on page 21, but on page 22 you say:

[Translation]

Pouvez-vous m'indiquer quel serait ce revenu de retraite adéquat?

M. LeClair: Monsieur le président, pour faciliter les choses, peut-être que M. Lange pourrait répondre directement à la plupart des questions, plutôt que de passer chaque fois par mon intermédiaire. A l'occasion, avec votre permission, je pourrais intervenir, mais comme la plupart des questions seront de nature technique, avant de prendre une allure politique, nous demanderons à M. Lange d'y répondre, avec votre permission.

M. Lange: Nous avons effectué une étude au cours des six derniers mois sur ce point précis. Je vais vous indiquer la base à partir de laquelle je réponds à la question: un employé ayant 35 ans de service, comme c'est le cas pour un grand nombre de nos employés, qui prend sa retraite à l'âge de 65 ans, gagne approximativement \$25 000 dans sa dernière année de travail. Le revenu total de retraite après imposition, dans la première année de retraite, par rapport à la dernière année de travail—and non à la moyenne des cinq dernières années qui est utilisée pour le calcul de la pension, mais dans la dernière année de travail—is of the order of 93 p. 100, selon la province dans laquelle vit l'employé. Cela suppose que le conjoint n'a pas encore droit à la sécurité de la vieillesse. En d'autres mots, le conjoint n'a pas atteint 65 ans. Si le conjoint a 65 ans, le remplacement, comme nous l'appelons, dépasse 100 p. 100. En d'autres mots, il ou elle reçoit le même montant, après imposition, qu'au cours de sa dernière année de travail.

M. Nowlan: Bien. J'en viens maintenant à une question à laquelle je ne pense pas que vous ayez répondu directement dans votre mémoire. J'ai demandé, lors de la dernière réunion du comité sur les transports, alors que les représentants du CN étaient ici le 10 juin 1982, indépendamment de la marge des revenus de retraite—j'ai demandé au Dr LeClair si les employés des chemins de fer cotisaient au fonds de pension au même taux que ceux de la Fonction publique, vous étiez prêts, question de politique ou de principe, à verser les mêmes prestations et pensions à partir du fonds?

M. Lange: Concernant la première partie de votre question, les employés de la Fonction publique versent 1 p. 100 de plus. Il s'agit d'une formule très complexe qui est utilisée dans les deux cas, mais concernant les revenus maximaux annuels ouvrant droit à pension, selon le Régime de Pensions du Canada, nos employés versent 6.5 p. 100. Les employés qui contribuent à la pension de retraite versent un autre 1 pour cent, qui est destiné à couvrir le coût de la protection contre l'inflation, selon les clauses de leur plan. Comme je l'ai mentionné dans notre mémoire, pour que nous puissions faire cela, les actuaires estiment qu'il en coûterait 13 p. 100 de la masse salariale et non 1 p. 100.

M. Nowlan: C'est cette question que je veux aborder maintenant. Aux pages 21 et 22 de votre mémoire, en parlant d'actuaires, et franchement ils sont plus habilités à poser des questions aux députés du Parlement sur une question semblable que je ne suis certainement capable de le faire, et je

[Texte]

A recent analysis prepared by independent actuaries indicated that by far the largest proportion of the unfunded liability results from two factors:

Without getting into the two factors, is it possible for this committee to have those actuarial reports so that we can study this question with someone who knows and has the professional expertise certainly more than I have and perhaps more than some of the other committee members have?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the actuary who did the work is with us today. We have no problem in presenting this, but perhaps this may be elaborate and long. It is up to you. We can do it in writing if you want; but to answer your question, we would be willing to provide that.

Mr. Nowlan: I appreciate that, Mr. Chairman. To Dr. LeClair, I am referring to your own statement about the recent analysis, explaining and rationalizing the shortfall in the unfunded liability at \$1.5 billion, but now Mr. Lange mentioned another actuary who said that it would not be 1 per cent but 13 per cent. In other words, not to take the time here today, certainly as far as I am concerned, to smother us with actuarial analysis and reports. But this committee, if we are going to do our job on this issue, have to have someone outside of the CN, someone outside of the pensioner association, to look at the various schedules and facts and figures. To me it would be helpful if the actuarial report or analysis referred to on page 22 were submitted to the committee and/or the other actuarial report that suggests that to pay out it would be 13 per cent rather than 1 per cent.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the actuaries that have done this for us are independent. They were chosen by us, and to that extent they are not independent. We have no problem if you want a third group of actuaries, really independent, chosen by the committee, to look at this. We have no problem with that.

• 1055

Mr. Nowlan: So we can get those reports?

The Vice-Chairman: Could you, then, make these reports available to the members of the committee as soon as you can?

Mr. LeClair: Yes. I hope that we understand exactly what is being asked. We will do that.

Mr. Nowlan: It may be a series of reports, but one is referenced directly on page 22: a recent analysis prepared by independent actuaries. Well, I do not know if one, two, three, four or ten sub-reports make the analysis, but could we have the basis of that analysis in one specific item?

[Traduction]

reviendrait à la question de la page 21, mais à la page 22, vous dites:

Une récente analyse, préparée par des actuaires indépendants, indique que la plus grande partie de la dette non capitalisée provient de deux facteurs:

Sans entrer dans les détails des deux facteurs, est-il possible que ce comité reçoive ces rapports actuariels pour que nous puissions étudier cette question avec quelqu'un qui a les connaissances et l'expérience professionnelles, certainement plus que je ne l'ai et peut-être que certains des autres membres du comité?

Mr. LeClair: Monsieur le président, l'actuaire qui a fait le travail est avec nous aujourd'hui. La présentation ne pose aucun problème, mais peut-être que cela pourra être compliqué et long. La décision vous appartient. Nous pouvons le faire par écrit si vous le voulez; mais pour répondre à votre question, nous consentirions à fournir ces rapports.

Mr. Nowlan: J'apprécie cela, monsieur le président. Cette question s'adresse au Dr LeClair, je me reporte à votre déclaration sur la récente analyse, expliquant et rationalisant le déficit de la dette non capitalisée de \$1.5 milliard, mais M. Lange a mentionné qu'un autre actuaire a déclaré qu'il faudrait non pas 1 p. 100, mais 13 p. 100. En d'autres mots, pour ne pas prendre trop de temps ici aujourd'hui, certainement en ce qui me concerne, j'apprécie que nous ne soyons pas étouffés sous les analyses et les rapports d'actuaires. Mais si ce comité doit jouer son rôle sur cette question, il doit avoir quelqu'un de l'extérieur du CN, quelqu'un d'étranger à l'association des retraités, pour étudier les divers programmes, les faits et les chiffres. En ce qui me concerne, il me semblerait utile que le rapport ou l'analyse de l'actuaire, dont il est fait mention à la page 22, soit présenté au comité ainsi que l'autre rapport actuariel qui indique qu'il faudrait 13 p. 100 au lieu de 1 p. 100.

Mr. LeClair: Monsieur le président, les actuaires qui ont fait le travail pour nous sont indépendants. Ils ont été choisis par nous, et à cet égard, ils ne sont pas indépendants. Nous n'avons aucune objection, si vous voulez un troisième groupe d'actuaires, vraiment indépendants, choisis par le comité, pour analyser cela. Cela ne nous pose aucun problème.

Mr. Nowlan: Les rapports sont donc disponibles?

Le vice-président: Alors, pourriez-vous mettre ces rapports à la disposition des membres du comité aussitôt que possible?

Mr. LeClair: Oui. J'espère que nous comprenons exactement ce que l'on nous demande de faire. Nous le ferons donc.

Mr. Nowlan: Il peut s'agir d'une série de rapports, mais l'un d'entre eux est directement mentionné à la page 22: il s'agit d'une étude récente faite par des actuaires indépendants. Eh bien, je ne sais pas si un, deux, trois, quatre ou dix rapports partiels forment cette étude, mais pourrions-nous disposer de la base de cette étude dans un document déterminé?

[Text]

The other matter really came up in the answer to my question to Mr. Lange about the actuary report that said it would be 13 per cent, not 1 per cent. I would like to know with some professional advice to me some explanation of that without taking the time of the committee today.

The Vice-Chairman: For logistic purposes, those reports could be provided to the clerk, who will make them available to the members of the committee.

Mr. Nowlan: Yes. All right, until I come to Mr. Turner's questions and mine—and perhaps I could leave it for Mr. Turner—I would like to ask a more historical question. On page 21 about the unfunded liability of a \$1.5 billion shortfall as of December 31, 1981, I guess, looking at perhaps the CN reports, just again for our purposes this morning, can you give me an idea of how that shortfall compares with previous years? Is it getting larger or smaller, or is it maintaining the same figure?

Mr. Lange: Let us try to go back in history just a little. When the Pension Benefits Standards Act came in in 1967, we started with what was called an initial unfunded liability because of the different method of funding. That initial unfunded liability was just over \$300 million. In the intervening years, because of improvements in the plan—and that will be part of the analysis which we will send you: what increase in the unfunded liability resulted from those various improvements, including the ad hoc adjustments we referred to of nearly \$250 million of that—there were also changes in economic conditions, which I referred to, which resulted in further increases. So just in summary, we estimate that over \$1 billion of that is related to plan improvements or economic conditions that have intervened in the meantime.

So it has gone up and down throughout history. That is a short answer to the question.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Lange.

Mr. Nowlan: All right. I guess we are going to understand that even better when we see some of the actuarial reports. I turn, Mr. Chairman, now—and I just hope my friend Mr. Turner is going to follow through so I do not give up my time—but he asked and I was asking some of the specific questions on the pension fund in the hearing of June 10, 1982. You had your representative here that day and the night before, and at that time, I know, Dr. LeClair, this was one of the reasons we scheduled this meeting two or three weeks down the road. I just wonder if at some stage of this hearing—I know the brief covered some of these in general—I am going to take the time or someone is going to take the time to repeat all those questions to try to get specific answers right today, and I am referring specifically to Mr. Turner's; he had the same questions that I was going to pose on specific questions about the pension fund.

[Translation]

L'autre question découle en réalité de la réponse à la question de M. Lange au sujet du rapport des actuaires dans lequel il est affirmé qu'il s'agit de 13 p. 100 et non de 1 p. 100. J'aimerais disposer de quelques renseignements professionnels ou d'une explication à ce sujet sans toutefois vouloir trop accaparer le comité aujourd'hui.

Le vice-président: Pour des raisons d'organisation, ces rapports pourraient être fournis au greffier qui, à son tour, les mettrait à la disposition des membres du comité.

M. Nowlan: Oui. Très bien, avant d'en arriver aux questions de M. Turner et aux miennes—and peut-être pourrais-je laisser cela à M. Turner—j'aimerais poser une question de nature plus historique. A la page 21, il est question d'un déficit de 1,5 milliards de dollars au 31 décembre, 1981, j'imagine qu'en examinant les rapports des Chemins de fer nationaux, seulement aux fins de notre étude ce matin—pourriez-vous me donner un idée de ce que ce déficit signifie par rapport aux années antérieures; s'est-il amplifié ou a-t-il diminué, ou se maintient-il au même niveau?

M. Lange: Evoquons un peu le passé. Lorsque la Loi sur les normes des prestations de pension est entrée en vigueur en 1967, nous avons débuté par ce qu'on a alors appelé une dette initiale occasionnée par un mode de financement différent. Cette dette initiale se chiffrait à juste un peu plus de 300 millions de dollars. Dans les années qui se sont écoulées entre temps, en raison des améliorations apportées au plan—cela fera partie de l'étude que nous vous enverrons: savoir, quelle partie de l'augmentation de cette dette provient de ces diverses améliorations, y compris les redressements spéciaux d'environ 250 millions de dollars que nous avons mentionnés—la situation économique s'est également modifiée, comme je l'ai dit, et a donné lieu à d'autres augmentations. Pour résumer, nous pensons que plus d'un milliard de dollars a trait aux améliorations apportées au plan ou à la situation économique survenue dans l'intervalle.

Il y a donc eu des hauts et des bas depuis ce temps-là. Voilà qui constitue une brève réponse à la question.

Le vice-président: Merci, monsieur Lange.

M. Nowlan: Très bien, j'imagine que nous comprendrons mieux tout cela lorsque nous examinerons certains de ces rapports actuariels. Monsieur le président je passe maintenant—and j'espère que mon ami M. Turner poursuivra dans la même veine de sorte que je ne perde pas le temps qui m'est alloué—mais il a posé comme moi-même certaines questions spécifiques sur le fonds de pension au cours de l'audience du 10 juin 1982. Votre représentant était présent ce jour-là et le soir précédent, et à ce moment-là, je sais, M. LeClair, que c'est une des raisons pour lesquelles nous avons prévu cette réunion pour deux ou trois semaines plus tard. Je me demande si à une étape de cette audience—je sais que le mémoire portait sur certaines de ces questions de façon générale—je vais prendre le temps ou quelqu'un d'autre va le faire pour répéter toutes ces questions dans le but de tenter d'obtenir des réponses précises aujourd'hui même. Et je pense spécifiquement aux questions de M. Turner; il a posé les mêmes questions que j'avais l'intention de poser au sujet du fonds de pension.

[Texte]

The Vice-Chairman: What page was that?

Mr. Nowlan: Page 24.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I now realize we should have proceeded a little differently. We now have written answers to all of the questions that were asked last time, and we were intending to give this to the clerk today. I now realize, of course, we should have done this before; it would have prevented you from asking. However, if you want to be specific and ask us for specific questions that were asked, we might be able, in our written material here, to give it to you. But it was our intention to table those today.

• 1100

Mr. Nowlan: If we could have them now, it might save some time.

The Vice-Chairman: We are coming back this afternoon.

Mr. LeClair: I am not sure how many copies we have.

The Vice-Chairman: We will make copies now.

Monsieur LeClair, est-ce que vous les avez dans les deux langues officielles?

Mr. LeClair: Est-ce qu'on les a dans les deux langues officielles..., monsieur ...

... Do we have it in both languages? Yes.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, it would expedite, for my purpose, anyway

Mr. LeClair: We have about six copies right now.

Mr. Nowlan: As my colleague from Dartmouth—Halifax East mentions, we are expert at making copies around here. This is one thing in which we are very efficient.

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan, you have two minutes.

Mr. Nowlan: I have two minutes. I am not going to touch that. I want to see it and hopefully this afternoon we will be able to go back more precisely if other information is not elicited. Therefore, Mr. Chairman, I want to switch to two questions not directly related to the pension problem. One is very precise and particular, and again, if Dr. LeClair does not want to give me a long answer today, I would be interested in what he has to say in a letter to this committee. That refers to the age-old story of who does what for whom and/or the change in your accountants. Just what was wrong with Touche Ross to require a change in the accountants of the CN? I would like to know what the answer is to that. Perhaps that is a policy matter that the chairman wants to handle this afternoon. Does the chairman want to handle that this afternoon?

[Traduction]

Le vice-président: A quelle page cela se trouvait-il?

M. Nowlan: A la page 24.

Le vice-président: Merci. Monsieur LeClair.

M. LeClair: Monsieur le président, je me rends maintenant compte que nous aurions dû procéder un peu différemment. Nous avons donné des réponses écrites à toutes les questions qui avaient été posées la dernière fois, et nous avions l'intention de les remettre au greffier aujourd'hui. Évidemment je constate que nous aurions pu le faire plus tôt, car alors vous n'auriez pas eu à nous les demander. Néanmoins, si vous voulez plus de détail et si vous souhaitez nous interroger au sujet des questions précises qui avaient alors été posées, nous pourrons peut-être trouver ces réponses dans notre document écrit. Mais c'était notre intention de le déposer ici aujourd'hui.

• 1100

M. Nowlan: Si nous pouvions les avoir dès maintenant, nous pourrions peut-être ainsi sauver du temps.

Le vice-président: Nous revenons ici cet après-midi.

M. LeClair: Je ne suis pas certain du nombre d'exemplaires dont nous disposons.

Le vice-président: Nous allons en faire des copies maintenant.

Mr. LeClair, do you have them in both official languages?

Mr. LeClair: Do we have them in both official languages ..., Mr ...

... Est-ce que nous les avons dans les deux langues officielles? Oui.

M. Nowlan: Monsieur le président, cela hâterait les choses, de mon point de vue au moins ...

M. LeClair: Nous en avons maintenant environ six exemplaires.

M. Nowlan: Comme mon collègue de Dartmouth—Halifax Est le mentionne, nous sommes des experts de la reproduction ici. Voilà un domaine où nous sommes très efficaces.

Le vice-président: M. Nowlan, vous avez deux minutes.

M. Nowlan: J'ai deux minutes. Je ne toucherai pas à cette question. Je veux le voir et j'espère que cet après-midi nous pourrons reprendre cette question avec plus de précision si nous n'avons pas encore obtenu d'autres renseignements. Par conséquent, monsieur le président, je souhaite passer à deux questions qui ne se rapportent pas directement au domaine des pensions. L'une est très précise et spéciale, et de nouveau, si M. LeClair ne veut pas me répondre longuement aujourd'hui, je serais intéressé à apprendre par lettre sa réponse à notre comité. Je pense à cette vieille histoire de savoir qui fait quoi pour qui ou pourquoi ce changement de comptables. Qu'est-ce qui n'allait pas au juste avec Touche Ross pour que l'on change les comptables des Chemins de fer nationaux? J'aime-rais connaître la réponse. Peut-être s'agit-il là d'une question de principe que le président voudrait aborder cet après-midi.

[Text]

Mr. LeClair: Mr. Chairman, the appointment of the auditors and the relationship between the auditors and the company is strictly a responsibility of the board, so perhaps the chairman of the board can answer that specific question. I could, but I think it would be more appropriate, since it is a responsibility of the board, that Mr. Horner answer that question.

Mr. Nowlan: But was he chairman of the board when this change was made? He was a member of the board. He has vast experience with Touche Ross and Air Canada and some other Crown corporations.

Mr. LeClair: Does it matter? He was a member of the board.

Mr. Nowlan: Actually, it does not matter, I suppose.

Mr. LeClair: He was a member of the audit committee which deals with that matter.

The Vice-Chairman: Do you want to ask your second question now? Otherwise that will be your last question.

Mr. Nowlan: Okay. I would not mind . . . since the chairman this afternoon is going to be really standing in for Dr. LeClair, we can canvass that this afternoon, as far as I am concerned, and not take the time because time is running out.

My last question to Dr. LeClair refers directly to the budget last night, and you referred to meetings this afternoon with relation to the budget. I am just wondering, Dr. LeClair, when you cannot get involved with VIA Rail and its proposed fare increases, which are certainly a heck of a lot higher than 6 per cent, and Air Canada's regular fare increase is a heck of a lot higher than 6 per cent, what direction, if any, at this time, you have had from the Minister of Finance or the government as to how you are going to model your projected fares for freight and passengers at a 6 per cent ceiling. Or is this one of the things you are going to be talking about this afternoon with officials of the government, to try to work it out? How much notice did you have of the 6 per cent?

Mr. LeClair: None. As of this time—

Mr. Nowlan: That will open up another whole round of questions.

Mr. LeClair: —we have had no directive whatsoever, but I understand, I am not sure, that is what the meeting this afternoon is all about.

Mr. Nowlan: Is it a meeting just with CN officials or all Crown corporations?

Mr. LeClair: No. I believe the meeting is with a number of Crown corporations.

[Translation]

Est-ce que le président souhaite traiter de cette question cet après-midi?

M. LeClair: Monsieur le président, la nomination des vérificateurs et leur rapport avec la société relève strictement du conseil d'administration; donc, le président de ce conseil voudra peut-être répondre à cette question spéciale. Je pourrais le faire, mais je crois qu'il conviendrait mieux que ce soit M. Horner qui réponde à cette question, puisque cela relève du conseil d'administration.

M. Nowlan: . . . mais était-il président du conseil lorsque ce changement s'est produit? Il était membre du conseil. Il a une grande expérience au sujet de Touche Ross et Air Canada et d'autres sociétés de la Couronne.

M. LeClair: Est-ce que cela a de l'importance? Il était membre du conseil.

M. Nowlan: De fait, cela est sans importance, j'imagine.

M. LeClair: Il était membre du comité de vérification qui s'occupait de cette question.

Le vice-président: Voulez-vous maintenant poser votre seconde question? Par ailleurs, elle sera votre dernière.

M. Nowlan: Très bien, je n'ai aucune objection . . . puisque cet après-midi, le président doit remplacer M. LeClair. Quant à moi, nous pouvons remettre cette question à cet après-midi et ne pas y consacrer davantage de temps car l'horloge avance toujours.

Ma dernière question à M. LeClair porte directement sur le budget d'hier soir, et vous avez fait état de réunions qui doivent se tenir cet après-midi à ce sujet. Je me demande tout simplement, M. LeClair, si vous ne pouvez rien faire au sujet de VIA Rail et de ses projets d'augmentations de tarifs, qui sont certainement beaucoup plus élevées que 6 p. 100, et les augmentations ordinaires des tarifs d'Air Canada qui sont considérablement plus élevées que 6 p. 100 également, je me demande si à ce moment-ci vous avez reçu des directives de la part du ministre des Finances ou du gouvernement sur la planification de vos projets tarifaires pour le transport des marchandises et des voyageurs en fonction d'un plafond de 6 p. 100. Ou est-ce là une question que vous allez examiner avec les fonctionnaires du gouvernement cet après-midi, pour tenter d'en arriver à une solution? Aviez-vous été informés de ce plafond de 6 p. 100?

M. LeClair: Non. Pas à ce moment-ci—

M. Nowlan: Voilà qui donnerait lieu à toute une autre série de questions.

M. LeClair: —nous n'avons reçu aucune directive de quelque nature qu'elle soit, mais si je comprends bien, même si je n'en suis pas certain, c'est ce sur quoi porte la réunion de cet après-midi.

M. Nowlan: S'agit-il d'une réunion seulement avec les fonctionnaires des Chemins de fer nationaux ou avec ceux de toutes les sociétés de la Couronne?

M. LeClair: Non. Je crois qu'il s'agit d'une rencontre avec un certain nombre de sociétés de la Couronne.

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Horner, do you wish to deal with the Touche Ross question now or would you rather wait until this afternoon?

Mr. J.H. Horner (Chairman of the Board, Canadian National Railways): I can wait until this afternoon.

The Vice-Chairman: Fine. Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I would like to follow up with one question on the budget. I was wondering whether the president, Mr. LeClair, has had any indication how the wage proposals of 6 per cent and 5 per cent will affect the contracts already signed between the railways and, most recently, the crafts, but all the railway unions?

Mr. LeClair: The honest answer to this, Mr. Chairman, is that I wish I knew. I do not know. I do not know how this will affect it. This is what we hope to find out as soon as possible.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I would be interested . . . I imagine this will have to be followed up once we have at our own disposal the actuarial studies that CN is going to provide us with. But I, too, would be interested in why inflation protection would cost the CN 13 per cent when it is reported to us that an extra 1 per cent is enough for inflation protection under the public service superannuation. Or have I misunderstood the claim being made by Mr. Lange?

• 1105

Mr. Lange: I do not know what percentage the inflation protection provided to the civil servants supposedly costs. All I know is that the employees contribute 1 per cent. Somebody contributes the difference, which in our situation has been estimated at 12 per cent different.

Mr. Blaikie: So you estimate it to be 13 per cent. So even if there was a 1 per cent increase in pension contributions there would be an outstanding 12 per cent, as far as you are concerned.

Mr. Lange: The company cost would be 13 minus 1 per cent.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, one thing that bothered me about the presentation is that it is really a best-case scenario and what we do not have dealt with here at all, except that it was mentioned tangentially by the president in his brief remarks after the presentation by Mr. Lange, is that we do not have dealt with the problem of those pensioners who do not qualify for the Canada Pension Plan and who do not have the benefit of improvements in public pensions that came about in the mid sixties.

I would like to know why this whole question was really ignored, because in terms of this moral question of pensions what outrages most people about the pension plans is the condition in which many quite elderly pensioners find themselves in, and those are those pensioners who retired prior to

[Traduction]

Le vice-président: Merci, M. Nowlan. M. Horner, est-ce que vous voulez traiter de la question de Touche Ross ou préférez-vous attendre à cet après-midi?

M. J.H. Horner (président du conseil d'administration, Chemins de fer nationaux du Canada): Je peux attendre à cet après-midi.

Le vice-président: Très bien, M. Blaikie.

M. Blaikie: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, j'aimerais poursuivre par une question sur le budget. Je me demandais si le président, M. LeClair, est au courant de l'effet des propositions salariales de 6 et de 5 p. 100 sur les contrats déjà conclus entre les Chemins de fer et, plus récemment, les gens de métiers, mais aussi tous les syndicats d'employés du chemin de fer?

Mr. LeClair: Monsieur le président, je répondrai honnêtement que je souhaiterais le savoir, mais que je ne le sais pas. Je ne sais pas quel effet ces mesures auront. C'est ce que nous espérons découvrir le plus tôt possible.

Mr. Blaikie: Monsieur le président, je serais intéressé . . . J'imagine qu'il nous faudra poursuivre cette question une fois que nous aurons à notre disposition les études actuarielles que les Chemins de fer nationaux doivent nous fournir. Mais moi aussi j'aimerais savoir pourquoi la protection contre l'inflation coûterait 13 p. 100 au CN tandis que certains rapports nous indiquent que 1 p. 100 de plus suffit pour protéger de l'inflation les pensions de retraite des employés de la Fonction publique. Ou alors ai-je mal compris l'énoncé de M. Lange?

M. Lange: Je ne sais pas combien coûte la protection contre l'inflation assurée aux employés de la Fonction publique; je sais toutefois que les employés contribuent 1 p. 100. Quelqu'un débourse certainement la différence qui, dans notre situation, a été évaluée à 12 p. 100.

Mr. Blaikie: Vous croyez donc que cette protection s'élève à 13 p. 100. De sorte que même si on augmentait les contributions des employés d'un montant de 1 p. 100, à votre avis il resterait encore une différence de 12 p. 100.

M. Lange: Les coûts pour la compagnie seraient de 13 moins 1 pour cent.

Mr. Blaikie: Monsieur le président, une chose qui m'inquiète énormément au sujet de cette présentation c'est qu'il s'agit d'un scénario des plus optimiste et qu'il ne traite pas du tout, sauf que le président le mentionne très brièvement dans ses remarques faisant suite à la présentation de M. Lange, ce scénario donc ne traite absolument pas du problème des pensionnés qui ne sont pas admissibles au Régime de pensions du Canada et qui ne profitent absolument pas des améliorations des pensions publiques mises en oeuvre vers le milieu des années soixante.

J'aimerais savoir pourquoi on a négligé cette question parce que lorsqu'il s'agit de traiter de ce sujet de morale sociale que représentent les pensions, ce qui choque la plupart des gens se sont les conditions où se retrouvent bon nombre de retraités âgés, c'est-à-dire les pensionnés qui ont pris leur retraite avant

[Text]

having access to the benefits of the arrangement you have so carefully laid out and in which you have argued very well provides, at least at this point, fairly adequate pensions. What about the people who have been retired for some time? They seem to have no place in the brief.

Mr. Lange: There are probably two or three parts to the answer to that. First of all, I think our brief did acknowledge it, and if it did not acknowledge adequately I will acknowledge verbally that this is really the key problem we are wrestling with. The ones you are referring to are primarily those people who retired before 1975 under our plan, which was the year that we went to what we refer to as a 2 per cent per year of service pension. They are the ones for whom we have provided the ad hoc adjustment.

As we said in our brief, we have done what the company can afford in terms of ad hoc adjustment. Any further increases will add to our costs. So it is a combination of cost and the fact that improvements to the pension plans are negotiable with the unions. To some extent the unions established the priorities for the compensation package. I think it is fairly clear from discussions we have had, with both our unionized and non-unionized employees, that most active employees are not prepared to put in more money to provide inflation protection for those who are already on pension, and I believe that is one of the keys to the problem.

[Translation]

d'avoir accès aux bénéfices créés par les dispositions que vous nous avez expliquées avec grand soin et qui, comme vous le déclarez, fournissent, du moins pour le moment, des pensions relativement suffisantes. Qu'advent-il des personnes à la retraite depuis bon nombre d'années? Il semble qu'on les ait totalement oubliées dans le mémoire.

M. Lange: La réponse à cette question comporte probablement deux ou trois parties. D'abord je crois que notre mémoire tenait compte de cette catégorie de gens et s'il ne reconnaît pas suffisamment par écrit qu'il s'agit là du problème central auquel nous devons faire face, j'aimerais l'affirmer ici verbalement. Les personnes dont vous parlez sont principalement celles qui ont pris leur retraite avant 1975 en vertu de notre programme qui, cette année-là, nous faisait adopter le plan de 2 p. 100 par année de service ouvrant droit à pension. Voilà les personnes à qui nous avons accordé un ajustement spécial.

Comme nous le mentionnons dans notre mémoire, nous avons fait tout ce que la compagnie peut se permettre en termes d'ajustements spéciaux. Toute autre augmentation ajouterait au fardeau de nos coûts. Par conséquent, il s'agit donc d'une combinaison de deux facteurs, soit le coût et le fait que toute amélioration des programmes de pension est négociable avec les syndicats. Dans une certaine mesure, se sont les syndicats qui ont établi les priorités quant au programme global de rémunération. Je crois qu'il est très clair, à la suite d'échanges que nous avons eus à ce sujet avec nos employés syndiqués et non syndiqués, que la plupart des employés actifs ne sont pas prêts à débourser plus d'argent afin de fournir une protection contre l'inflation à ceux qui sont déjà à la retraite et je crois que c'est là une des clés du problème.

Le vice-président: M. LeClair.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I would just like to mention that I think we alluded to this last time, and Mr. Lange just opened it, but to me this is very crucial. We negotiate pensions with the unions, not with the pensioners, and I do not see any other way out of this one, but this is part of the problem we are in because we negotiate with a group of people who are not yet pensioners and are not the ones who have the immediate problem. The people who have the immediate problems, namely the pensioners, are not the ones who are sitting at the table with us when we negotiate pensions.

• 1110

Mr. Blaikie: In that respect, Mr. Chairman, what would be the view of the company toward proposals that representatives, or a representative of the CN Pensioners' Associations, be allowed to sit on the Pension Board? I mean, regardless of whether it is approved of or not by the union? What is the attitude of the company?

Mr. LeClair: Mr. Chairman, we would have no problem if the pensioners got together and named an individual person to sit on the Pension Board. We would look at this very favour-

M. Blaikie: A cet égard, monsieur le président, quelle serait l'opinion de la compagnie quant à la proposition qu'un représentant ou des représentants du Conseil national des associations de retraités du CN puisse assister aux réunions de la Commission des pensions peu importe que ceci soit approuvé ou non par le syndicat? Quelle serait l'attitude de la compagnie?

M. LeClair: Monsieur le président, ceci ne représenterait aucun problème si les retraités se regroupaient et nommaient un individu pour les représenter à la Commission des pensions.

[Texte]

ably. This would have to go through the parent board. Mr. Horner can give his version. But I would be willing to recommend that to the CN board; that there be a representative from the pensioners, named by them to the Pension Board.

[Traduction]

Nous serions même en faveur d'une telle représentation. Ceci devrait toutefois être approuvé par le comité-mère. M. Horner peut donner sa version, mais pour ma part je suis prêt à recommander cette façon de procéder au conseil d'administration du CN; je recommanderais qu'il y ait à la Commission des pensions du CN un représentant des retraités nommé par ces derniers.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, to the president and also to the chairman. I understand well enough that the company negotiates with the unions and not with the pensioners. However, I do not think that provides an escape from what I consider to be the moral obligation of the company to do whatever is possible for its pensioners, even though they are not sitting across the table from you anymore. And I would have felt better about the presentation this morning, if you had concentrated on that aspect and demonstrated more anxiety, shall we say, about the plight of the pensioners who, as you mentioned, retired prior to 1975; particularly those who retired even long before then.

It would have been interesting, for instance, to have had a figure before us what someone who retired in 1967 as, say, a classified labourer is now making, to learn how that compares with the poverty line; how that compares with what we might call an "adequate" standard of living. I mean these kinds of things, because I think the actual figures would be interesting which show just what people are receiving as pensions without CPP, and only adding that to the OAS. How many CN pensioners, for instance, are on Guaranteed Income Supplement? That would be an interesting thing to know. I wonder if, that kind of information is available to the company. Do you have that kind of data base? If you do not, you should. You should be requesting it from the government somehow, so that you may have an adequate view of just how many of your pensioners are not in the sort of rosy state of affairs which you have made them out to be.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, we may not have all of the GIS data, but we have a lot of data on the plight, if I may use that word, of the persons you were referring to. I am told that we can probably try to get this for you this afternoon.

Mr. Forrestall: You do not have access to that information.

Mr. LeClair: No. That is what I said. To GIS, we do not.

Mr. Forrestall: By law, you do not have any right to that.

Mr. LeClair: No. That is what I said. We do not have that. But the rest which we may be able to provide, we will give to you by this afternoon. You are quite right. The other, by law, we do not have access to; that is, the GIS.

M. Blaikie: Monsieur le président, je m'adresse au président et au président de la Chambre; je comprends très bien que la compagnie négocie avec les syndicats et non pas les retraités. Toutefois, je ne crois pas que cela lui fournit une excuse pour ne pas respecter ce que je considère être une obligation morale de sa part, c'est-à-dire faire tout ce qui est possible pour ses pensionnés même s'ils ne sont plus assis en face des dirigeants à la table des négociations. J'aurais apprécié beaucoup plus la présentation de ce matin si vous vous étiez intéressé à cet aspect de la question et aviez fait preuve de plus d'inquiétude disons à l'égard de la triste situation où se trouvent les retraités qui, comme vous l'avez mentionné, ont obtenu leur pension avant 1975 et plus particulièrement encore à l'égard de ceux qui sont à la retraite depuis plus longtemps..

Il aurait été intéressant, par exemple, d'avoir devant nous les chiffres précis des revenus de quelqu'un ayant pris sa retraite en 1967 à titre de manœuvre classifié pour voir comment ce revenu se compare au niveau de pauvreté et comment il se compare avec ce que l'on pourrait appeler un niveau de vie adéquat. Je suis sincère en disant ceci parce que je crois que les chiffres réels seraient très intéressants et indiquerait exactement ce que les gens reçoivent à titre de pension si l'on ne tient pas compte du Régime de pensions du Canada et si on ajoute le montant qu'ils reçoivent de la compagnie uniquement à leur sécurité de la vieillesse. Combien de retraités du CN par exemple reçoivent le supplément du revenu garanti? Voilà un chiffre qu'il serait intéressant de connaître. Je me demande si la compagnie possède ce genre de renseignement. Avez-vous ce genre de banque de données? Sinon, vous devriez. Vous devriez l'exiger du gouvernement pour pouvoir visualiser exactement combien de vos retraités ne vivent pas tout à fait la vie en rose que vous nous décrivez.

M. LeClair: Monsieur le président, nous n'avons pas toutes les données du SRG, mais nous possédons beaucoup de renseignements en ce qui concerne la situation, si je peux utiliser ce mot, des personnes dont vous parlez. Je crois que nous pourrions probablement vous remettre ces données cet après-midi.

M. Forrestall: Vous n'avez pas accès à ces renseignements.

M. LeClair: Non c'est ce que j'ai dit nous n'avons pas accès aux données du SRG.

M. Forrestall: En vertu de la loi vous n'avez aucun droit de consulter ces données.

M. LeClair: Non je sais; c'est ce que j'ai dit, nous n'avons pas accès à ces données. Mais nous vous remettrons cet après-midi toutes les données que nous avons le droit d'obtenir. Toutefois vous avez bien raison; les autres données, c'est-à-dire les données du SRG, nous n'y avons pas droit en vertu de la loi.

[Text]

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, of course, this kind of information could be available from pensioners themselves. There could be a simple sort of communication with the CN pensioners, asking, How many of you are receiving the Guaranteed Income Supplement? If they do not want to tell you, they do not have to; I am not suggesting any invasion of privacy here. I just think this is the kind of information which would be useful in determining just how many pensioners fall outside of the rather positive evaluation of the adequacy of CN pensions which you have given us here this morning.

Mr. LeClair: I think, Mr. Chairman, if I may say so, if that information is essential to the committee it might be better for it to be provided by the pensioners themselves rather than through us.

The Vice-Chairman: You have five minutes, Mr. Blaikie.

• 1115

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, we can ask all the technical questions, and we will have more technical questions to ask when we have the actuarial reports, the independent ones, and then the further independent ones, before us, but what we have here is a clear admission on the part of the company, as I understand it, that because they are in the position of having to make up shortfall when there is shortfall, they therefore feel it is only fair that when there are excess earnings these are something that ought to be at the disposal of the company. It comes down to the basic view of what a company is.

I find, Mr. President, that Canadian National almost takes on personal qualities in the brief. The company somehow deserves, because it has taken the risks over the years, now to reap whatever benefits accrue from excess earnings. I think the only real people in the whole argument are pensioners and employees, and CN as such has no existence apart from the people it exists to serve. I think that is the basic blot. Your argument, on the surface, seems to have some weight, but it all depends on whether or not you think Canadian National is some sort of moral agent to which pensioners and others can owe things because of the risks taken in the past; and I do not accept that view of the company.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think I would like to comment on the notion that we reap benefits. We do not reap benefits when there are excess earnings; we just pay less coin. We do not reap benefits in the sense that we take money, which would be illegal. It is just that then our contribution is less than it would have been. Mr. Lange may want to comment on this, but I would hope that is the notion we are leaving behind us.

Mr. Lange: The only thing I would add to what the president has said is that we do not know whether those benefits, or that reduction in our cost, are over the long term or just for two or three years. That is the problem we face: that the

[Translation]

M. Blaikie: Monsieur le président, on pourrait obtenir ce genre de renseignement de la part des retraités eux-mêmes. On pourrait établir une sorte de communication simple avec les retraités du CN et leur demander combien parmi eux reçoivent le supplément du revenu garanti. S'ils refusent de vous le dire, ils ne sont pas obligés de le faire; je ne suggère pas ici un genre d'intrusion dans leur vie privée. Je crois simplement que ce genre de renseignement serait très utile pour déterminer exactement combien de retraités ne correspondent pas à l'image plutôt optimiste que vous nous avez décrite ici ce matin en expliquant la valeur des pensions du CN.

M. LeClair: Je crois monsieur le président, si je peux me permettre, que si ces renseignements sont essentiels pour le comité, il serait préférable qu'ils soient fournis par les retraités eux-mêmes plutôt que par nous.

Le vice-président: Vous disposez de cinq minutes M. Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, nous pouvons poser toutes les questions techniques voulues, et nous aurons d'autant plus de questions techniques à poser lorsque nous aurons les rapports des actuaires, les rapports indépendants et encore d'autres rapports indépendants devant nous, mais ici, selon moi, la société admet qu'étant donné qu'elle doit compenser les déficits lorsqu'ils se sont produits, elle estime de ce fait qu'il n'est qu'équitable que lorsque les recettes sont exceptionnelles, ces dernières devraient être mises à sa disposition. Ce qui revient, essentiellement, à la définition d'une société.

Selon moi, monsieur le président, dans le mémoire, le CN présente presque certaines qualités personnelles. La société mérite d'une certaine façon de retirer maintenant les avantages qui découlent des bénéfices exceptionnels, étant donné qu'elle a pris des risques au fil des ans. Je crois que les seules personnes qui soient effectivement concernées en l'occurrence sont les retraités et les employés, et le CN en tant que tel n'existe que pour servir le public. C'est là, selon moi, que le bâton blesse. De prime abord, votre argument semble avoir une certaine valeur, mais tout dépend si vous estimez que le CN est une espèce d'agent moral à qui les retraités et d'autres personnes peuvent devoir certaines choses en raison des risques que la société a pris par le passé; pour ma part, je ne suis pas d'accord avec une telle optique de la société.

M. LeClair: Monsieur le président, je crois que j'aimerais formuler certaines observations concernant les profits que nous retirons. Nous ne tirons pas de profit à proprement parler lorsque les bénéfices sont exceptionnels; nous payons simplement moins. Il ne faut pas entendre par là que nous prenons de l'argent, car cela serait illégal. Simplement, notre contribution est moins élevée qu'elle ne l'aurait été. Il est possible que M. Lange désire formuler certaines observations à cet égard, mais j'espère que les participants verront les choses sous cet angle.

M. Lange: La seule chose que j'aimerais ajouter à ce que vient de dire le président est que nous ne savons pas si ces profits ou cette réduction de nos coûts seront valables à long terme ou simplement pendant deux ou trois ans. Voilà le

[Texte]

return related to the assumption on which the liability is based tends to be a wavy line. Sometimes the return goes above that line and sometimes it is below. They tend to average out over the long term. That is why you use a long-term assumption in calculating your liabilities. So whereas for a short period of years we may be getting some benefit—

Mr. Blaikie: But your liability is always going to be related to an unrealized future. Part of your liability, unless you come up with some scheme to lay everybody off at once—you are always going to have people who are working for the company and who are therefore not receiving pension benefits at this time. Presumably this argument could be used in a number of ways.

Mr. Lange: I think it all comes down to the fact that under the legislation we are required to fund in a certain way, and that is the way we are funding.

An hon. Member: It is the law of the land.

An hon. Member: That is the problem.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Blaikie.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Dr. LeClair, the CNR Pension Board consists of five persons from senior management and five persons from the general chairmen's association. You also say on page 3 of your statement:

... neither unions nor management wanted any change in the administration and investment of the pension trust funds . . .

—recommended by Dr. Noel Hall.

If no pensioner representative chosen by pensioners is on the board—and you just made the statement you would have no objections to a pensioner being on the board—if the board is 10, would that pensioner not be outvoted 9 to 1? Because management down through the years on the general chairmen's association have not negotiated pensions until we brought forward here about 10 or 12 years ago that pensions were negotiable. For what reason do you think now the employees on the CNR and the pensioners would believe they get a fair deal? There is no reason for anybody to believe they get a fair deal, even if you put a pensioner on there, because at least four of them would be of the general chairmen's association, and they negotiate the contracts.

When you negotiate a contract, you have two things: benefits and wages. If you want a better pension, you have to take less money at the time you negotiate the contract.

[Traduction]

problème auquel nous faisons face: les profits liés à l'hypothèse sur laquelle se fonde l'engagement fluctuent. Quelquefois, les recettes sont supérieures à l'engagement et quelquefois inférieures. Profits et pertes ont tendance à s'équilibrer à long terme. Voilà pourquoi vous devez calculer vos engagements à long terme. Ainsi, même si pendant quelques années, nous tirons certains profits—

M. Blaikie: Mais votre engagement sera toujours lié à des prévisions incertaines. A moins que vous n'élaboriez une certaine façon de licencier tout le monde en même temps, une partie de votre engagement—it y aura toujours des gens qui travailleront pour la société et qui, par conséquent, ne toucheront pas de prestations de retraite à ce moment-là. Vraisemblablement, cet argument pourrait être utilisé de toute une gamme de façons.

M. Lange: Je crois que tout cela revient au fait qu'aux termes de la loi nous sommes tenus de fournir des fonds d'une certaine façon, et c'est la façon dont nous nous procédons.

Une voix: Ce sont les règles du jeu.

Une voix: Voilà le problème.

Le vice-président: Merci, monsieur Blaikie.

Monsieur Turner.

M. Turner: M. LeClair, la Commission de pension des chemins de fer nationaux du Canada comprend cinq représentants de la haute direction et cinq membres de l'association des présidents généraux. Vous déclarez également à la page 3 de votre mémoire:

... ni les syndicats, ni la direction ne désirent voir modifier les investissements dans le cadre des fonds de pension en fidéicommiss ni leur administration . . .

—la recommandation émane de M. Noel Hall.

Si aucun représentant choisi par les bénéficiaires d'une pension de retraite ne siège à la Commission—and vous venez tout juste de déclarer que vous n'avez aucune objection à ce qu'un retraité siège à la Commission—si la Commission comprend 10 membres, cette personne ne serait-elle pas battue à 9 voix contre 1? Parce qu'au fil des ans, les cadres qui siégeaient à l'Association des présidents généraux n'ont jamais négocié les pensions de retraite jusqu'à ce que nous allégions ici, voici environ dix ou douze ans, que les pensions étaient négociables. Pourquoi croyez-vous maintenant que les employés des chemins de fer nationaux du Canada ainsi que les bénéficiaires d'une pension croient qu'ils recevront un traitement équitable? Il n'y a aucune raison de croire qu'ils obtiendront un traitement équitable, même si vous faites en sorte qu'un bénéficiaire siège à la Commission, car au moins quatre des membres proviendraient de l'Association des présidents généraux, et ce sont eux qui négocient les contrats.

• 1120

Quand vous négociez un contrat, vous avez deux éléments: les avantages sociaux et les salaires. Si vous désirez obtenir une meilleure pension, vous devez accepter de toucher moins d'argent au moment où vous négociez le contrat.

[Text]

I have never heard of CNR saying: Look, we cannot give you 10 per cent; we will give you 8 per cent, and 2 per cent will go into benefits when you are 65. Now, surely you should show the leadership, or we would not be in this trouble now.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, that is not an easy one, but if we did just that we would not be able to sign a collective agreement because the unions would—

Mr. Turner: You just said that pensions are negotiable. Who negotiates them?

Mr. LeClair: Right now, the unions, because they are the ones who are going to pay that part.

Mr. Turner: Who negotiates for the pensioners?

Mr. LeClair: The pensioners, as I said, are not even there at this moment, so nobody negotiates for them. We said we would be willing for them to be present. When you say that one is not enough out of 10, with all due respect, what is enough? Should they have control? Should they have more? If they have control, since they do not pay, but the unions pay, I doubt very much that the unions would accept that somebody outvote them on this one where we are negotiating with their wages.

Mr. Turner: Are you aware, sir, that Mr. George Locke, Vice-President of Personnel, Labour Relations, on September 20, 1973, sent a letter to John H. Devlin, Co-Secretary of the National Council of CN Pensioners' Associations? In his last paragraph he says:

Your council should play a useful part in the life of our retired employees. We are pleased to recognize this group as representing the pensioners' associations of Canadian National Railways and wish you every success in your endeavours.

They were chartered; they have a letter of patent of March 1, 1974. What does it say in here? The objects of the corporation, which is the pensioners' association—there are (a), (b), (c) and (d):

(a) to be a systems council of associations of pensioners of the Canadian National Railways and independent groups of Canadian National pensioners within the association.

I understand there are 27 groups across Canada.

(b) to assist in forming associations of Canadian National pensioners where sufficient numbers are located and desire such association.

This is the key:

[Translation]

Je n'ai jamais entendu dire qu'un représentant des chemins de fer nationaux du Canada ait déclaré: Écoutez, nous ne pouvons pas vous donner 10 p. cent; nous vous donnerons 8 p. cent, et 2 p. cent seront incorporés aux avantages dont vous bénéficieriez à l'âge de 65 ans. Assurément, à l'heure actuelle, vous devriez faire preuve de leadership, ou nous ne nous trouverions pas dans cette situation aujourd'hui.

M. LeClair: Monsieur le président, cela n'est pas facile, mais si nous adoptions une telle attitude, nous ne serions pas en mesure de signer une convention collective car les syndicats—

M. Turner: Vous venez de déclarer que les pensions étaient négociables. Qui les négocie?

M. LeClair: A l'heure actuelle, ce sont les syndicats, car ce sont eux qui vont acquitter cette partie.

M. Turner: Qui négocie au nom des bénéficiaires?

M. LeClair: Comme je l'ai dit, les bénéficiaires ne sont même pas là à l'heure actuelle, de sorte que personne ne négocie en leur nom. Nous avons dit que nous serions disposés à ce qu'ils assistent aux délibérations. Lorsque vous dites qu'un représentant sur dix n'est pas suffisant, malgré tout le respect que je vous dois, que considérez-vous suffisant? Devraient-ils avoir le contrôle? Devrait-il y avoir un plus grand nombre de représentants? S'ils ont le contrôle, étant donné que ce sont les syndicats et non pas eux qui payent, je doute fortement que les syndicats accepteraient de pouvoir être battus dans le cadre d'un vote à cet égard, puisque nous négocions avec leurs salaires.

M. Turner: Saviez-vous, monsieur, que M. George Locke, vice-président du personnel, Service des relations de travail, a envoyé, le 20 septembre 1973, une lettre à M. John H. Devlin, co-secrétaire du Conseil national des associations des retraités du CN? Dans le dernier paragraphe de cette lettre, il déclare:

Votre conseil devrait jouer un rôle utile dans la vie de nos employés qui ont pris leur retraite. Nous sommes heureux de reconnaître que votre groupe représente les associations des retraités des chemins de fer nationaux du Canada et vous souhaitons tout le succès possible dans vos entreprises.

Le Conseil était accrédité; ses lettres patentes sont en date du 1^{er} mars 1974. Qu'est-ce qu'on y raconte? Les objets de la corporation, c'est-à-dire, l'Association des retraités—sont énoncés dans les paragraphes a), b), c) et d):

a) Constituer un conseil des associations des retraités des chemins de fer nationaux du Canada et des groupes indépendants de retraités du CN que regroupe l'Association.

Je crois savoir qu'il y a 27 groupes disséminés dans tout le Canada.

b) Contribuer à la création d'associations de retraités du CN lorsqu'un nombre suffisant d'entre eux désirent former une telle association.

Voilà la clé:

[Texte]

(c) to provide and be the liaison between these associations and the management of Canadian National Railways, the Canadian National Railway Pension Fund Board and other regularly constituted bodies dealing in matters that may properly be brought before the council.

To me, they represent the pensioners; therefore, they should have a representative on the board and they should be negotiating with the CNR pension fund and the board of directors on behalf of the pensioners.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think—and I may be partly responsible for this—the negotiations that take place do not take place between the Pension Board and the management of CN. They take place in another forum. I thought we were talking about representation of the pensioners on the pension board, and on page 5 of our brief we set out what the responsibilities of that board are.

The negotiations as to how much will be put in the pension fund rather than in immediate wages do not take place at that level. They take place when we sit down with the unions to negotiate a collective bargaining agreement.

The hon. member mentions a particular organization. We have no preference as to where the pensioners' representative comes from. We would hope the pensioners get together and tell us who they want to send to the Pension Board. But, again, I should repeat that I may have been responsible for that misconception. That is not where the negotiations take place.

Mr. Turner: Dr. LeClair, do you not think the national council which represents the pensioners has very close contact with the retired members and also with the members who belong to the CNR pension fund right across the CNR? They are the link. Can you tell me why on two occasions when the national council made application to have representation on the CNR Pension Board they were turned down? I must point out that Air Canada has a pensioner on their board, and at one time the parent of Air Canada was the CNR. Why do the same rules not apply?

• 1125

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think I will repeat that if the national council is recognized by most pensioners as the body that should nominate that person to the board, we will accept that. Why was it not accepted in the past? I cannot answer this; I was not there. We are saying this morning that we are now ready to accept this, and it is now just a question as to who is the best representative from the pension group. I submit that perhaps the pensioners themselves should get together and tell us which of these associations will nominate somebody.

[Traduction]

c) Assurer la liaison entre ces associations et la direction des chemins de fer nationaux du Canada, la Commission de pension des chemins de fer nationaux du Canada et d'autres organismes régulièrement constitués qui s'occupent de questions dont il pourrait être justifié de saisir le Conseil.

A mes yeux, le Conseil représente les retraités, par conséquent, il devrait compter un représentant au sein de la Commission et négocier avec la Commission de pension des chemins de fer nationaux du Canada ainsi que le Conseil de direction au nom des retraités.

M. LeClair: Monsieur le président, je crois—et c'est peut-être un peu de ma faute—que les négociations ne se tiennent pas entre la Commission de pension et la direction du CN. Ces négociations se tiennent à un autre palier. Je croyais que nous parlions des représentants des retraités qui siégeraient au sein de la Commission de pension, et à la page 5 de notre mémoire, nous énonçons les responsabilités de cette Commission.

Les négociations concernant le montant qui doit être versé dans la caisse de retraite plutôt que d'être remis à l'employé sous forme de salaire ne se poursuivent pas à ce palier. Ces négociations ont lieu lorsque nous rencontrons les représentants des syndicats pour négocier une convention collective.

L'honorable membre mentionne une organisation particulière. Nous n'avons aucune préférence en ce qui concerne l'organisation d'où provient le représentant des retraités. Nous espérons que ces derniers se rencontreront et nous dirons quel représentant ils désirent voir siéger au sein de la Commission de pension. Toutefois, une fois de plus, permettez-moi de répéter qu'il se peut que je porte la responsabilité du malentendu. Ce n'est pas à ce palier que les négociations ont lieu.

M. Turner: M. LeClair, ne croyez-vous pas que le Conseil national qui représente les retraités entretient des relations très étroites avec les retraités ainsi qu'avec ses membres qui cotisent à la caisse de retraite dans tout le CN? C'est ce conseil qui assure le lien. Pouvez-vous me dire pourquoi, à deux reprises, lorsque le conseil national a demandé à ce qu'un de ses représentants siège au sein de la Commission de pension du CN, cette demande a été rejetée? Je dois souligner que dans le cas d'Air Canada, un retraité siège au sein de la Commission et, à un certain moment donné, le CN était affilié à Air Canada. Pourquoi les mêmes règles ne s'appliquent-elles pas?

Mr. LeClair: Monsieur le président, permettez-moi de répéter que si le Conseil national est reconnu par la plupart des retraités comme étant l'organisme qui devrait nommer un représentant au sein de la Commission, nous accepterons cette décision. Pourquoi la demande n'a-t-elle pas été acceptée par le passé? Je ne puis répondre à cette question, car je n'étais pas là. Nous déclarons ce matin être maintenant prêts à accepter la présence d'un tel représentant; il ne reste plus qu'à déterminer le meilleur représentant du groupe des retraités. Selon moi, peut-être les retraités eux-mêmes devraient-ils se réunir et nous préciser laquelle de ces associations nommera un représentant.

[Text]

Mr. Turner: On investment: the CNR pension fund makes investments. If an employee pays into that fund, which is the pension fund, why once a year can he not find out where you are investing your money and at what rate of interest? As I said before, if I buy stocks, surely I have the right to go down once a year and ask the president of that corporation where their investments are.

I could not care less what type of money you have invested or where you are getting the money. All I want to know is how much you have invested and at what rate of interest. Surely, as an employee of CNR, I should have that right.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think we did touch on that last time. We do make that public. I think we do this at the very end of our annual report, and we do make it public in a general way.

Mr. Turner: Can you give me a list of all your investments of the CNR pension fund?

Mr. LeClair: If I may be coming to this, we do make public the interest rates earned, the generalities of this. But if I may submit, we do have a problem in saying publicly each investment we have and where it is. The reason for this, I think, is fairly obvious. This is a very competitive world, and the CN pension fund is the largest investment fund in the country. If we start saying publicly that we have bought such and such a stock or this apartment building, or what-have-you, it would have a major influence on that stock. I think it would be quite improper for us to divulge this in public because we would then be creating influences which I think would be detrimental to the country. We are quite willing to give in general terms where that money is invested, the return on each group, but to give specifically which stock we are buying would be very difficult for us to do, I think, because the competition would just follow us and then all sorts of things would happen in the marketplace.

Mr. Turner: I did not say the public; I said the employee. Does an employee have the right to go to the CNR office in Montreal, to the pension fund, and have a look at the list of investments?

Mr. LeClair: No, no. Obviously not because there are 43,000 pensioners and 75,000 employees and if each one of them had the right to do this, I submit to you that you would find it on the front page of *The Globe and Mail* within a day.

Mr. Turner: Once again, if I buy stock in a company, one day a year, when they have the annual meeting, I have the right to go down and ask the president all kinds of questions. What is the difference?

[Translation]

M. Turner: En ce qui concerne les investissements: la caisse de retraite des chemins de fer nationaux du Canada fait des investissements. Si un employé verse une cotisation à cette caisse, la caisse de retraite, pourquoi ne pourrait-il pas savoir, une fois l'an, où son argent est investi et à quel taux d'intérêt? Comme je l'ai dit précédemment, si j'achète des actions, j'ai certainement le droit de me rendre à la société, une fois l'an, et de demander au président de cette société où l'argent a été investi.

Je ne me préoccupe aucunement du genre d'argent que vous avez investi ou de l'endroit d'où proviennent les fonds. Tout ce que je veux savoir c'est le montant que vous avez investi et le taux d'intérêt auquel il l'a été. De toute évidence, en ma qualité d'employé du CN, je devrais jouir de ce droit.

M. LeClair: Monsieur le président, je crois que nous avons abordé cette question la dernière fois. Nous publions ces données. Je crois que nous les publions à la toute fin de notre rapport annuel, que nous diffusons, de façon générale, à l'ensemble du public.

M. Turner: Pouvez-vous me fournir une liste de tous les investissements liés à la caisse de retraite du CN?

M. LeClair: Si je puis me permettre, nous rendons publics les taux d'intérêt obtenus, ainsi que les aspects généraux de cette question. Toutefois, il nous est effectivement difficile de rendre public chacun de nos investissements et l'endroit où les fonds ont été investis et ce, selon moi, pour une raison bien évidente. Nous vivons dans un monde fortement concurrentiel, et la caisse de retraite du CN est le fonds de placement le plus important au Canada. Si nous commençons à déclarer que nous avons acheté telle et telle action ou tel et tel édifice à appartements, ou quelque autre valeur, cette déclaration aurait une incidence marquée sur la valeur des actions. Je crois qu'il serait très imprudent pour nous de divulguer de tels renseignements car, de ce fait, nous créerions certaines répercussions qui, selon moi, seraient néfastes pour notre pays. Nous sommes tout disposés à exposer, de façon générale, l'endroit où les fonds ont été investis et les profits réalisés à l'égard de chaque groupe d'investissement, mais il nous serait très difficile de préciser les actions que nous achetons, car nos concurrents suivraient le mouvement, et toutes sortes de choses pourraient se produire sur le marché de la bourse et des valeurs.

M. Turner: Je n'ai pas dit qu'il fallait divulguer ces données au public, j'ai dit à l'employé. Un employé a-t-il le droit de se rendre au bureau du CN à Montréal, au service de la caisse de retraite, et de consulter la liste des investissements?

M. LeClair: Non, non. Manifestement pas, car on compte 43 000 retraités et 75 000 employés, et si chacun d'eux avait le droit de faire une telle chose, je puis vous assurer que le lendemain ces données feraient les manchettes de *The Globe and Mail*.

M. Turner: Une fois de plus, si j'achète des actions dans une société, une fois l'an, lors de l'assemblée annuelle, j'ai le droit de me rendre à la société et de poser toutes sortes de questions au président. Quelle différence y a-t-il?

[Texte]

Mr. LeClair: I am not so sure whether investment companies will give you data exactly on the day they buy stocks, once a year perhaps.

Mr. Turner: They will tell you where they have their money placed. They do not give the date they place it, but you can ask where they placed the money.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I cannot answer for what other companies do. I have just given what our policy is.

Mr. Turner: I think your policy is wrong, and many employees of Canadian National . . . That is our money—we pay half of that pension fund—and we should have the right to know where our money is going.

Mr. LeClair: Then we have a fundamental difference of opinion, sir.

Mr. Turner: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Mr. Turner, you have five minutes left.

Mr. Turner: I will be here all day. For the purpose of actuarial computation, the CNR says that the pension trust funds are assumed to have a long-term rate of return of 7 per cent per annum on investments. What are the increases in earnings of members of the plan over the same long-term period that has been used to arrive at the assumptions by the actuaries and what constitutes a long-term period?

• 1130

Mr. Lange: Before I answer that question, Mr. Turner, could I ask you to repeat it so that I make sure I get all the points you were trying to get at?

Mr. Turner: For the purpose of actuarial computation, the CNR says the pension trust funds are assumed to have a long-term rate of return of 7 per cent per annum on investments. What are the increases in earnings of members of the plan over the same long-term period that have been used to arrive at the assumptions by the actuaries? And what constitutes, in your opinion, a long-term period?

Mr. Lange: Starting with the last part of your question, the long term in a pension plan refers, in general terms, to the length of time that a pension will be paid for every member who is in that plan. In some cases, that will be 50, 60, 80 years in the future. In estimating what the return will be, those are the kinds of time lines we are looking toward. Seven per cent . . . I think it was only in the last three or four years that the pension trust fund has earned a rate of return that was equivalent to the actuarial assumption. In all those years, then, in all the previous years, there was a shortfall, which the company had to make up. In the past three or four years, we have earned more than the actuarial assumption. That rate of return of 7 per cent is not one that is set by us; our independent actuaries decide what rate will be used. I have in front of me now the numbers. 1978 was the first year in which the fund earned more than the actuarial assumption. In that year, it earned 7.9 per cent in return.

[Traduction]

M. LeClair: Je ne suis pas si sûr que les sociétés d'investissement vous fourniraient ces données le jour même où elles achètent les actions . . . peut-être une fois l'an.

M. Turner: Elles vous diront où l'argent a été investi. Elles ne donneront pas la date où il l'a été, mais vous pouvez demander où l'argent a été investi.

M. LeClair: Monsieur le président, je ne peux répondre de la conduite d'autres sociétés. J'ai simplement exposé notre politique à cet égard.

M. Turner: J'estime que votre politique est erronée, et que nombre d'employé du CN . . . C'est notre argent—nous payons la moitié de ce qui est versé dans la caisse de retraite—et nous devrions avoir le droit de savoir où va l'argent.

M. LeClair: Alors, nos opinions sont diamétralement opposées.

M. Turner: Merci beaucoup.

Le vice-président: M. Turner, il vous reste cinq minutes.

M. Turner: Je serai ici toute la journée. A des fins de calcul actuariel, les représentants du CN déclarent que l'on pose en hypothèse que les fonds de pension en fidéicommis ont un taux de rendement à long terme de 7 p. 100 par année sur les investissements. Quelles sont les augmentations des gains des membres de ce régime au cours de la longue période sur laquelle se fondent les prévisions des actuaires et qu'est-ce qui constitue une longue période?

M. Lange: Avant de répondre à votre question, Monsieur Turner, j'aimerais que vous me la répétriez pour être certain de bien comprendre où vous vouliez en venir.

M. Turner: Le CN affirme que d'après les calculs établis par les actuaires, les investissements faits à même les fonds de fiducie des pensions sont censés avoir un taux de rendement à long terme de 7 p. 100 par année. Quelles sont les augmentations des gains des membres de ce régime pour la longue période sur laquelle se fondent les prévisions des actuaires, et, à votre avis, qu'est-ce qui constitue une longue période?

M. Lange: Je vais d'abord répondre à la dernière partie de votre question. Dans un régime de pensions, l'expression «longue période» a généralement trait à la durée pendant laquelle une pension sera payée pour tous les participants au régime en question. Dans certains cas, il s'agira des 50, 60 ou 80 années à venir. On tient compte de ce nombre d'années pour évaluer le taux de rendement des pensions, soit 7 p. 100 . . . Je pense que le fonds de fiducie des pensions n'a eu un rendement équivalent au taux prévu par les actuaires que ces trois ou quatre dernières années. Toutes les années précédentes, il y a donc eu un manque à gagner que la compagnie a dû compenser. Au cours des trois ou quatre dernières années, le rendement a été plus élevé que les actuaires ne l'avaient prévu. Nous ne fixons pas ce taux de rendement de 7 p. 100. Nos actuaires évaluent librement le taux qui sera utilisé. J'ai les chiffres en question devant moi, maintenant. Pour la première fois, en 1978, le fonds de pension a rapporté 7.9 pour cent, c'est-à-dire plus que le taux prévu par les actuaires.

[Text]

The Vice-Chairman: Last question, Mr. Turner.

Mr. Turner: In the consolidated statement of the financial position as of December 31, 1981, it shows an actuarial liability, an additional increase, of \$39.141 million for the increase in pensions of existing pensioners. Only those who retired prior to 1974 have had any increase in pensions and there have been small, lump-sum payments made from current railway revenues, as shown in the statement and in the item: contribution by the company, including \$5.641 million for 1981. My question is: In what manner, or on what basis, has the actuarial liability for existing pensioners increased by \$39.141 million in the face of the fact that management has always contended that the pension trust fund's swollen earnings could not be used to index pensions of pensioners?

Mr. Lange: I will perhaps explain, first of all, where the \$39 million came from. You may recall that in the years 1980 and 1981 we made ad hoc adjustments, which were paid for that year only. In late 1981, the board of directors approved the carrying on of those amounts for the remaining lifetime of the pensioners who had received that lump-sum amount. The cost of carrying that on for the years 1982 and forward provides an additional liability of \$39 million. We will be paying that off, or amortizing it, over the period allowed under the PBSA, or 15 years. So that \$39 million is the additional liability of providing that ad hoc adjustment that was added for the year 1982. It does not include the additional amount that was included in the most recent negotiations, where the amount of 0.2 per cent per year of payroll would be added to make an additional ad hoc adjustment for the year 1982 for all pre-1974 pensioners and in the year 1985 an amount of 0.2 per cent of payroll for an ad hoc adjustment for all pre-1975 pensioners. So we have moved beyond that 1972 year, which has been our limit in the past.

• 1135

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Turner. We will have a five-minute recess, and then we will proceed with Mr. Forrestall.

• 1136

Order. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wanted to pick up where Mr. Nowlan left off and ask a couple of questions with respect to the actuarial studies that have been done, and to ask in a general way, Mr. Chairman, the president, if these actuarial studies included some variations on a theme, or whether the studies, in fact, direct themselves to the very specific question set out in your remarks at page 22, and

[Translation]

Le vice-président: Une dernière question, Monsieur Turner.

M. Turner: Il figure sur l'état financier consolidé du 31 décembre 1981 une augmentation de \$39.141 millions de la dette actuarielle correspondant à l'augmentation de la pension des pensionnés actuels. Seules les personnes qui ont pris leur retraite avant 1974 ont bénéficié d'une augmentation de pension et de petits versements globaux ont été faits à même les recettes actuelles des chemins de fer, tel qu'il est indiqué dans l'état financier, sous l'article «cotisations de la compagnie», incluant \$5.641 millions au titre de l'année 1981. Ma question est la suivante: De quelle manière ou sur quelle base la dette actuarielle concernant les pensionnés actuels a-t-elle augmenté de \$39.141 millions puisque la direction a toujours prétendu que les gains accrus des fonds de fiducie des pensions ne pouvaient pas être utilisés pour indexer les pensions des pensionnés?

M. Lange: Je vais peut-être vous expliquer d'abord d'où viennent ces \$39 millions. Vous vous rappelez sans doute que nous avons fait des rajustements spéciaux en 1980 et 1981 qui n'étaient valables que pour l'année en question. A la fin de l'année 1981, le conseil d'administration a consenti à continuer à verser à vie de tels rajustements aux pensionnés qui en avaient déjà bénéficié. Le coût du versement de ce rajustement en 1982 et au cours des années subséquentes occasionne une dette additionnelle de 39 millions de dollars. Nous l'amortissons au cours de la période autorisée par la LNPP (Loi sur les normes des prestations de pensions), c'est-à-dire en 15 ans. Ainsi, ces 39 millions représentent la dette supplémentaire occasionnée par le rajustement spécial des pensions en 1982, mais ne comprennent pas le montant négocié dernièrement, à savoir un relèvement de 0.2 p. 100 par année de paye qui s'ajoutera au rajustement spécial prévu pour l'année 1982 et destiné à toutes les personnes qui ont pris leur retraite avant 1974, et, pour l'année 1985, un relèvement de 0.2 p. 100 de la pension représentant un rajustement spécial des pensions de toutes les personnes qui ont pris leur retraite avant 1975. Nous sommes donc allés au-delà de l'année 1972 qui, auparavant, était la période-limite.

• 1142

A l'ordre, s'il-vous-plaît. M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir sur le sujet de l'intervention de M. Nowlan, et poser quelques questions sur les études actuarielles qu'on a menées. J'aimerais savoir, monsieur le président, si, de façon générale, ces études portaient sur un ensemble d'aspects très variés ou si elles étaient plutôt centrées sur la question très précise décrite à la page 22 de votre document et signalée par M. Nowlan. Ce

[Texte]

referred to by Mr. Nowlan. Not to repeat it, but just to get you in line:

A recent analysis prepared by independent actuaries indicated that by far the largest proportion of the unfunded liability results from two factors:

And it is those two factors. Do the studies stay precisely there, or are there some variations that would be of interest to me, if not to other members of the committee, as to whether or not, for example, we remove the mandatory retirement age of 65. What is the impact on the fund of another six months of contribution, of a year of contribution, of a year and a half of contribution and the corresponding reduction? Was any work done for you in that area? Perhaps Mr. Lange could answer.

• 1145

Mr. LeClair: Mr. Chairman, Mr. Atkinson, the Vice-President of Human Resources, might answer that question better than I could.

Mr. L.L. Atkinson (Vice-President, Human Resources, Canadian National Railways): I would like to answer that question in two parts. First of all, the information you have requested this morning deals with a specific question tracking the unfunded liability from the time that PBSA came into effect until now, and the reasons for that unfunded liability. So that is a study for a specific answer.

The second part of your question, which I would term the "what if's"—we have looked at a variety of what-if's in terms of potential changes in pension plans, but they are not in a cohesive form to provide outside our corporation. But any independent actuary could make estimates on this with the basic data to work with.

Mr. Forrestall: Yes, that is a fair answer. I at least wanted to know that is something we will have to do ourselves somehow, at some point, I gather.

I wanted to go back a little. When the government converted debt to equity a few years ago—what, some \$800 million?

Mr. LeClair: It was \$808 million.

Mr. Forrestall: Yes, \$808 million; precisely—can the chairman tell us, was not part of that debt the accrued debt resulting from long-term investments that were significantly below what you now suggest is your average long-term yield? In other words, if your investments—if you had 40 years of moneys invested at 3 per cent, was that not debt that was included when we relieved you of debt a few years ago? Was that debt not included in that overall amount?

[Traduction]

n'est pas que je veuille répéter cette question; je veux simplement être certain de bien vous comprendre:

Une analyse récente faite par des actuaires indépendants a indiqué que deux facteurs sont responsables de la plus grande partie de l'engagement non capitalisé:

Et il s'agit justement des deux facteurs en question. Les études en restent-elles là ou contiennent-elles certaines variations qui pourraient revêtir de l'intérêt à mes yeux, sinon aux yeux des autres membres du Comité, pour ce qui est de l'opportunité d'annuler l'exigence de la retraite obligatoire à 65 ans? Quelles répercussions cela aurait-il sur la caisse de retraite si on permettait aux employés de cotiser pendant six mois, un an ou un an et demi de plus et quelle réduction en découlrait-il? Vous êtes-vous penchés sur cet aspect? M. Lange pourrait peut-être répondre à ma question.

M. LeClair: Monsieur le président, le vice-président des Ressources humaines, M. Atkinson, est mieux placé que moi pour répondre à cette question.

M. L.L. Atkinson (vice-président, Ressources humaines, Chemins de fer Nationaux du Canada): J'aimerais d'abord répondre à la première partie de la question. Les renseignements que vous avez demandés ce matin relèvent d'une question précise visant à déterminer le montant ainsi que les causes de l'engagement non capitalisé depuis l'entrée en vigueur de la LNPP jusqu'à aujourd'hui. La réponse à votre question nécessite donc une vaste étude.

Quant à la deuxième partie de la question qui s'intéresse à des situations hypothétiques, nous nous sommes penchés sur différentes éventualités résultant de changements apportés aux régimes de retraite, mais comme nos conclusions demeurent vagues, nous préférons ne pas les diffuser à l'extérieur de notre société. Toutefois, n'importe quel actuaire indépendant pourrait faire des estimations à ce sujet s'il disposait des données fondamentales.

Mr. Forrestall: Oui, votre réponse est juste. Je voulais au moins m'assurer qu'il s'agit de quelque chose que nous devrons faire nous-mêmes, je suppose, à un moment donné.

J'aimerais remonter un peu dans le temps. Lorsque le gouvernement a converti la dette en capital il y a quelques années, de combien s'agissait-il déjà, d'environ 800 millions de dollars?

Mr. LeClair: Le montant était de 808 millions de dollars.

Mr. Forrestall: Oui, précisément 808 millions de dollars. Monsieur le président pourrait-il nous dire si la dette comprenait la dette courue résultant d'investissements à long terme considérablement inférieurs à votre rendement moyen à long terme, comme vous le laissez maintenant entendre? En d'autres mots, si vous avez investi votre capital pendant quarante ans à un taux de trois p. 100, ne s'agissait-il pas d'une dette faisant partie de votre déficit que nous avons épargné il y a quelques années? Cette dette n'était-elle pas incluse dans le montant global?

[Text]

Mr. LeClair: I presume you are referring to the unfunded or the pension debt, not the old debt of the company.

Mr. Forrestall: I am talking about the debt of the company. Some years ago when we bailed you out for the second or third time around, under the recapitalization, was not certain of this debt converted to equity by government?

Mr. LeClair: As I understand the question, this is not related to the pension fund now.

Mr. Forrestall: Well, the two are pretty hard to separate. I am saying there was a debt to the company as a result of the shortfall in the—or the unfunded liability. My recollection may be wrong, but my recollection at the time was that part of that debt—and if I remember correctly, the question was asked—and I may be wrong in this—we did pick up some of that debt; and if in fact we did pick up some of that debt, then I have to ask whether we are not being seriously misled by some of your figures, because the picture you paint is not a bad one.

Mr. Lange: Mr. Chairman, I will have a try at that question.

The debt which was recapitalized had nothing whatever to do with the pension trust fund. What is referred to as the “unfunded liability” does not form part of the liabilities of the company. It is shown as a note to the balance sheet. Therefore really the two are not connected in any way. That refinancing had nothing whatever to do with the unfunded liability under the pension plan.

Mr. Forrestall: No, but what about the debt resulting from the unfunded liability? They are two different things. CN had to pay that, and to pay that you went further into the hole. I do not care how you show it in accounting.

Mr. Lange: But it was not related to that refinancing. It is an entirely separate issue.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, that is a very important question. I think we are right on this one, but I would like to reserve judgment and ask our comptroller to make sure we answer Mr. Forrestall exactly, because it is, I think, crucial. So with your permission, we will perhaps this afternoon be able to give you the exact answer. We will get back from Montreal. Our comptroller is not here. I think Mr. Lang's question is correct, but we would like to be 100 per cent sure.

The Vice-Chairman: Fine.

Mr. Forrestall: That is fine. It would change my whole attitude, in any event, on how we might approach this at some point. And do not worry; you are not in any trouble, because I am no expert.

[Translation]

M. LeClair: Je suppose que vous faites allusion à l'engagement non capitalisé, et non à l'ancienne dette de la société.

M. Forrestall: Je parle de la dette de la société. Il y a quelques années, lorsque nous vous avons tirés d'affaire pour la deuxième ou la troisième fois, aux termes du remaniement du capital, une partie de cette dette n'a-t-elle pas été convertie en capital par le gouvernement?

M. LeClair: Votre question ne semble pas avoir rapport aux fonds de pensions.

M. Forrestall: Eh bien d'après moi, il semble plutôt difficile de les dissocier. Je dis que la société a contracté une dette par suite du déficit de—ou de l'engagement non capitalisé. Il est possible que je sois dans l'erreur, mais je crois me rappeler, et si mes souvenirs sont exacts, la question a été posée, mais je peux me tromper, que nous avons absorbé une partie de la dette. Et si nous avons effectivement épargné une partie de la créance, je me demande alors si certains de vos chiffres ne nous induisent pas en erreur étant donné que le tableau que vous nous brossez n'est pas si sombre.

M. Lange: Monsieur le président, je vais essayer de répondre à cette question.

La dette qui a fait l'objet d'un remaniement de capital n'avait aucun rapport avec les fonds de pensions en fiducie. Ce que l'on appelle «engagement non capitalisé» ne fait pas partie des créances de la société. Il fait l'objet d'une brève indication sur le bilan. Par conséquent, il n'existe effectivement aucun rapport entre les deux. Le refinancement n'avait rien à voir avec l'engagement non capitalisé en vertu du régime de retraite.

M. Forrestall: Non, mais que faites-vous de la dette résultant de l'engagement non capitalisé? Il s'agit de deux choses différentes. Le CN a dû l'absorber et pour ce faire, vous vous êtes enlisés davantage. Je me soucie peu du procédé comptable que vous avez utilisé pour présenter la situation.

M. Lange: Mais il n'avait aucun rapport avec ce refinancement. Il s'agit d'une question entièrement distincte.

M. LeClair: Monsieur le président, j'estime que ce point est très important et je crois que nous avons raison. J'aimerais toutefois me réservé de prononcer un jugement et demander à notre contrôleur de s'assurer que nous fournissons la bonne réponse à M. Forrestall car il s'agit d'une question très importante. Donc, avec votre permission, nous serons peut-être en mesure de vous fournir la réponse exacte. Nous téléphonerons à Montréal. Notre contrôleur n'est pas ici. Je crois que la réponse de M. Lange est correcte, mais nous aimerais en être tout à fait certains.

Le vice-président: Très bien.

M. Forrestall: Parfait. Dans l'un ou l'autre cas, toute mon attitude sur la façon d'aborder ce point se trouvera modifiée. Et ne vous inquiétez pas, vous n'aurez pas d'ennuis car je ne suis pas un expert.

[Texte]

• 1150

In 1975 when you moved from 1.5 per cent to 2 per cent, was there a corresponding increment in contributions from the employees and from the company?

Mr. Lange: There has not been a change in employee contributions since some time in the 1960s.

Mr. Forrestall: What is your observation then with respect to the charge or allegation that in fact you are allowing one group of pensioners to live on the contributions of another group? It is a very serious charge. Let us put it this way. Let us explore it. Why was there not any?

Mr. Lange: I guess it gets back to the chart that we had on the screen during the presentation, that a pension plan of our type with 73,000 or 74,000 members is one big pot, one reservoir, and there are three sources of money, and in designing the plan you decide how best to break up those sources of money among the various parties involved. So it is really a judgment call, and also tends to get into the area of negotiations with the unions too. What are the employees prepared to pay for the kind of benefits they are receiving?

Mr. Forrestall: Then it is just largesse on the part of CN.

Mr. Lange: I would not phrase it that way. I would say that that entire improvement in 1975 will be paid for by the company.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, there is something amuck in Denmark here. I am not sure what it is. I wish I knew how to pursue that because I have a feeling that it may be perfectly legal but there might just very well be something amoral, if not immoral, in using certain moneys to pay other certain obligations and debts. However, we will let that one go until we have some more expert advice.

I was interested, Mr. Chairman, the president indicated that with respect to the investment review board with respect to pension funds—is that what you call it?—

Mr. LeClair: We call it the investment committee.

Mr. Forrestall: —the investment committee, that they would have to transfer to the pensioners a proportion of liability if a pensioner sat on that investment committee. I do not quite know how you arrive at that and I would be curious for an expanded explanation.

Mr. LeClair: The investment committee is a committee of the board of CN and it has a responsibility... actually the ultimate responsibility is that of the board, and if a performance is such that it cannot meet the liability's responsibilities, then CN has to make up for the difference.

If there was a pensioner or pensioners on that committee and for some reason the investment fund did not meet those responsibilities, then presumably this person would be some-

[Traduction]

En 1975, lorsque vous êtes passés de 1.5 p. 100 à 2 p. 100, y a-t-il eu une augmentation parallèle des cotisations des employés et de la compagnie?

M. Lange: Il n'y a eu aucune modification des cotisations des employés depuis les années 1960.

M. Forrestall: Quelle est alors votre position à l'égard de l'accusation ou de l'allégation qu'en fait, vous permettez à un groupe de pensionnés de se prévaloir des cotisations versées par un autre groupe? C'est une accusation très sérieuse. Voyons-la sous un autre angle. Examinons la question. Pourquoi n'y en a-t-il pas eu?

M. Lange: Je pense qu'il nous faut revenir au graphique que nous avons vu à l'écran pendant la présentation; un plan de pension tel que le nôtre, avec 73,000 ou 74,000 membres, représente un fonds énorme, un véritable réservoir; il est alimenté par trois sources d'argent et, au moment de la conception du plan, il nous faut décider de la meilleure manière de ventiler ces sources parmi les diverses parties en cause. Il s'agit de faire preuve de discernement, sans oublier les négociations syndicales qui entrent également en jeu. Qu'est-ce que les employés seront prêts à payer pour le genre de prestations qu'ils reçoivent?

M. Forrestall: Il s'agit donc simplement d'une largesse de la part du CN.

M. Lange: Je ne pense pas que ce soit tout à fait exact. Je dirais plutôt que l'amélioration globale introduite en 1975 sera entièrement payée par la compagnie.

M. Forrestall: Monsieur le président, il y a quelque chose qui ne va pas dans cette affaire. Je ne sais pas exactement quoi. J'aimerais bien le savoir, parce qu'il me semble que tout en étant parfaitement légitime, qu'il peut y avoir quelque chose d'amoral, sinon d'immoral, dans l'utilisation de certains fonds pour payer certains autres engagements ou dettes. Laissons toutefois la question de côté jusqu'à ce que nous puissions référer la question à des spécialistes.

Ce qui m'intéresse, monsieur le président, c'est l'intervention du président par rapport au conseil de révision des investissements relatifs aux fonds de pension... est-ce là son titre?...

M. LeClair: Nous l'appelons comité d'investissement.

M. Forrestall: —au comité d'investissement, qu'ils devront procéder à un transfert des exigibilités aux pensionnés dans les cas où il y a des pensionnés siégeant au comité d'investissement. Je ne vois pas très bien comment vous y arrivez et j'aimerais avoir une explication détaillée.

M. LeClair: Le comité d'investissement relève du conseil d'administration du CN et il a certaines responsabilités... en réalité l'ultime décision revient au conseil d'administration, et lorsqu'il advient que le comité n'est pas en mesure de faire face aux exigibilités, le CN doit combler le déficit.

Si un ou plusieurs pensionnés siégeaient au comité et si pour une raison quelconque le fonds d'investissement ne permettait pas de faire face aux responsabilités, ce ou ces pensionnés

[Text]

body who would have contributed to the decisions made by that investment fund. How then could the board of the CNR ask for accountability when somebody has been put there which is not their nominee and which does not respond to the board? It is a question of the ultimate responsibility, and the ultimate responsibility is that CN, the company, has to pay the benefits no matter what the CN investment results are. So if they are not adequate it is still CNR's responsibility to pay the difference. This is the principle, right or wrong, on which it is based.

Now again, it is a committee of the board. The chairman of the board is here; you may want to hear what he thinks about this.

Mr. Forrestall: We will ask him either now or later on today. I have a lot of faith in the chairman of the board. I do not see that.... You might argue that there is a conflict of interest, but that is a very healthy conflict of interest and one that I am sure pensioners might want to advocate.

• 1155

The Vice-Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: If I could just add, Mr. Chairman, to Mr. Forrestall's question, as I understand it, he wants pensioners on the investment board.

Mr. Forrestall: I did not say that. I think my question was: What is the rationalization for the apparent conflict and how do you transfer a liability to a pensioner who may be nominated to sit on an investment board? The decision is collective. The responsibility for those decisions lies not with the investment board in the disciplinary sense, in fact it lies with the board. I am not advocating it; I am neither for it nor against it.

Mr. Horner: The final responsibility lies with the board. The appointees are of the board's choice, and that is the way the investment committee operates. It oversees the investments and it has to take the responsibility for the direction.

Mr. Forrestall: Sure it does. I am absolutely aware of that. It is just that I do not see the transfer of liability. If in their wisdom the board of directors of the Canadian National Railways decided there should be a CNR pensioner on its board, and in its further wisdom, because of some particular talent or knowledge, the board decided to name that member of the board to the investment committee, I do not see the transfer to the primary....

Mr. Horner: There would be no problem with that, but his responsibility would be to the board.

Mr. Forrestall: You probably do not have this, and again I am just hitting around a bit, but further to Mr. Fulton's question a bit earlier, and to Mr. Nowlan's, how many of the 44,000 people would be at the full level? You say 93 per cent on one assumption, 100 per cent of after-tax income. What percentage of the 45,000 would be at the top, how many would be medium range and what percentage in the lower scales?

[Translation]

auraient présumément fait partie des personnes sur lesquelles reposent les décisions prises à l'égard du fonds d'investissement. Comment pourrait-on rendre comptable le conseil du CN des décisions prises par quelqu'un siégeant au comité, qui n'a pas été nommé par le conseil et qui ne relève pas de lui. C'est une question de responsabilité ultime et comme elle appartient au CN, il en ressort que la compagnie doit verser les prestations, quel que soit le rendement des investissements du CN. Ainsi, ce rendement est insuffisant, le CN a quand même la responsabilité de combler la différence. C'est, à tort ou à raison, le principe fondamental.

Par ailleurs, il s'agit d'un comité du conseil. Le président du conseil est présent; vous pourriez lui demander ce qu'il en pense.

M. Forrestall: Nous le lui demanderons maintenant ou plus tard. J'ai une grande confiance en lui. Je ne vois pas que vous pouvez avancer qu'il y a conflit d'intérêts, mais à mon avis c'est un conflit d'intérêts très positif et je suis certain que les pensionnés seront prêts à l'endosser.

Le vice-président: M. Horner.

M. Horner: Si vous me le permettez, monsieur le président, si j'ai bien compris sa question, M. Forrestall désire que des pensionnés siègent au conseil d'investissement.

M. Forrestall: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je crois que ma question était la suivante: Comment peut-on expliquer le conflit apparent et comment peut-on transférer les exigibilités aux pensionnés qui pourraient être nommés membres d'un comité d'investissement? La décision est prise collectivement. Elle n'incombe pas au conseil d'investissement au niveau disciplinaire, en fait elle dépend du conseil. Je ne plaide pas en faveur d'une telle mesure; je ne suis ni pour ni contre.

M. Horner: La responsabilité finale relève du conseil. C'est le conseil qui choisit les membres et c'est de cette façon que le comité des investissements fonctionne. Il surveille les investissements et se charge de la direction.

M. Forrestall: Bien sûr qu'il le fait. Je suis bien conscient de cela. Je ne vois tout simplement pas où se situe le transfert d'exigibilité. Si, dans sa grande sagesse, le conseil d'administration du CN décidait qu'un pensionné du CN doit siéger au conseil et, qui plus est, en raison de certains talents ou certaines connaissances, le conseil décide de le nommer membre du conseil auprès du comité des investissements, je ne vois pas le transfert....

M. Horner: Il n'y aurait pas de problème de ce côté-là, mais il serait comptable au conseil.

M. Forrestall: Vous ne connaissez probablement pas la réponse, mais, encore une fois, j'y reviens, suite à la question de M. Fulton un peu plus tôt et à celle de M. Nowlan, des 44 000 personnes, combien d'entre elles se situeraient au plein niveau? Vous avez déjà dit 93 p. 100 à 100 p. 100 du revenu après impôt. Quels pourcentages des 45 000 se situeraient à l'échelon supérieur, au niveau moyen et aux niveaux inférieurs?

[Texte]

Not related at all, but with the same thought in the back of my mind, how much of your investment debt is historical long term and, say, below 5 per cent, and how much is newer and above 5 per cent?

Mr. LeClair: Does the last question refer to consolidated company debt?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. LeClair: I thought Mr. Forrestall said that he was referring to the investment debt of the whole of the CNR, not the investment . . .

Mr. Forrestall: No, no. The pension plan.

Mr. LeClair: Oh, I am sorry.

Mr. Forrestall: You do not have any historical debt in CN; we keep bailing you out every few years. All that does is change your weighted debt average.

Mr. Lange: In the case of the latter information about the portion of the trust fund in bonds, we do not have that information with us and I suspect it is that kind of information that comes under what the president was talking about earlier in relation to the information which we do not think should be made public. It is part of our investment portfolio. We know the return on the total fund, and I think that is the relevant information.

In response to the first part of your question, we have lots of information on the level of pension of each individual pensioner. We have a complete analysis of that, but we have never looked at the information on the basis that I expressed it earlier, about what their replacement would be. We have only looked at that in terms of the average 35-year long-service employee retiring now. We have not analyzed the information on current pensioners to see where they stand in that respect.

Mr. Forrestall: Would you ask them if we could have what they do have available?

• 1200

Mr. LeClair: Mr. Chairman, I think we can provide you, on the last part of the answer of the hon. member, Mr. Forrestall, on the percentage debt in the investment—we have somebody from the investment here. If you would allow us to bring him to the table, he could give you roughly the kind of percentages, bonds and so forth, and the interest rates—if that is what Mr. Forrestall's question was on.

Mr. Forrestall: Sure.

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. LeClair: I would call on Mr. Alex Becks, from the investment fund.

[Traduction]

rieurs? Par ailleurs, la question suivante est toute différente, mais il existe, à mon avis, un certain rapport avec l'autre, quelle proportion de la dette d'investissement est une dette ancienne et à long terme et, disons, inférieure à 5 p. 100, et quelle proportion est nouvelle et supérieure à 5 p. 100?

M. LeClair: Cette dernière question vise-t-elle la dette consolidée de la société?

M. Forrestall: Oui.

M. LeClair: Je croyais que M. Forrestall avait dit qu'il était question de la dette d'investissement de l'ensemble du CN, non de l'investissement . . .

M. Forrestall: Non non. Le régime de pension.

M. LeClair: Ah, je m'excuse.

M. Forrestall: Vous n'avez pas de dettes anciennes au CN; nous vous tirons constamment d'affaires à intervalles réguliers. Il n'y a que la moyenne pondérée de la dette qui change.

M. Lange: Pour ce qui a trait aux renseignements relatifs à la proportion du fonds fiduciaire en obligations, nous ne disposons pas des renseignements utiles et je présume que c'est le type de données faisant partie de la catégorie dont le président a parlé précédemment et qui ne devaient pas être rendues publiques. Ces données font partie de notre portefeuille de placement. Nous connaissons le rendement de l'ensemble du fonds et je crois qu'il s'agit là de renseignements pertinents.

En réponse à la première partie de votre question, nous possédons de nombreuses données sur l'importance de la pension de chaque retraité. Nous disposons d'une analyse complète de cela, mais nous n'avons jamais envisagé ces renseignements en fonction de ce dont j'ai parlé précédemment au sujet de ce que serait leur remplacement. Nous en avons uniquement tenu compte en fonction de l'employé moyen prenant sa retraite maintenant, après 35 ans de service. Nous n'avons pas analysé l'information relative aux personnes actuelles à la retraite pour vérifier où elles se situent à cet égard.

M. Forrestall: Leur demanderiez-vous s'il serait possible d'obtenir ce qui leur est offert?

M. LeClair: Monsieur le président, je crois que nous pouvons vous répondre en ce qui concerne la dernière partie de la question de l'honorable membre, M. Forrestall, concernant la part qu'occupent les titres de dette dans les placements—it y a quelqu'un ici de la Division des placements. Si vous le permettez, nous pouvons lui demander de prendre la parole et il pourra vous donner la part approximative des obligations et autres titres, ainsi que les taux d'intérêt—si c'est là l'objet de la question de M. Forrestall.

M. Forrestall: Certainement.

Le vice-président: D'accord.

M. LeClair: Je demanderais à M. Alex Becks, de la Division des placements, de prendre la parole.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Becks.

Mr. A. Becks (Manager—U.S. Common Stocks (CN Investment Division), Canadian National Railways): As for the investments and the bond sector, the average maturity or the average life of the bond portfolio at the end of 1981 was four and one half years, which is lower than most pension funds; which has a positive impact. As a result, the return on the total bond portfolio was, on an income basis, 9.8 per cent. However, one has to keep in mind with the current bond markets that this excludes losses on the market value of the bond portfolio, because as you can imagine, a bond yielding 5 per cent issued 10 years ago and still to go another 10 years is not selling for the full par value. It is maybe selling at something like 50 per cent or 60 per cent of the value. These capital losses have not been included in the return of 9.8 per cent.

On the maturities, the total bond portfolio at book value was around \$1.2 billion at the end of 1981. Around \$900 million of that was less than five years.

Now, you ask for specific returns on individual bonds. I have a book here of all the bond holdings. I could go through them, but I think it would take hours and hours, because there are hundreds and thousands of different issues. It is most important for bond portfolios to know the average maturity, because the simple rate of interest does not disclose much. For example, when I have a bond of 4 per cent and it matures next year, it is still probably selling at 95 per cent of the market value; while that same bond maturing 20 years down the road is selling at 50 per cent.

So just to give the maturities—I am perfectly happy to go for the individual bonds—does not really give you an idea. The most important part of a bond portfolio is the average maturity of the bond portfolio.

Mr. Forrestall: I am aware of that. That is really what I was after.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Becks.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just to pursue this a little further, I am wondering—your financial statement shows investments in bonds at \$957 million at the end of 1981, and the market value at \$807 million; so I take it your \$150 million of bonds on the market today are not worth their full face value, so you have to—

[Translation]

Le vice-président: M. Becks.

M. A. Becks (directeur—Actions ordinaires américaines Division des placements du CN), Chemins de fer nationaux du Canada: Pour ce qui est du secteur des placements et des obligations, l'échéance moyenne du portefeuille des obligations à la fin de 1981 était de quatre ans et demi, ce qui est inférieur à la plupart des titres détenus dans les caisses de retraite. Cela a un effet favorable. Par conséquent, le rendement sur le portefeuille global des obligations se situait, au titre des intérêts seulement, à 9,8 p. 100. Toutefois, il faut garder à l'esprit que dans le contexte du marché actuel des obligations, ce taux ne tient pas compte des pertes sur le cours du marché du portefeuille des obligations parce que, vous pensez bien, une obligation comportant un intérêt de 5 p. 100 émise il y a 10 ans et dont l'échéance n'arrive pas avant un autre 10 ans ne se vend pas à sa pleine valeur nominale. Elle se vendrait probablement à un taux de quelque 50 ou 60 p. 100 de sa valeur. Ces pertes en capital n'ont pas été incluses dans le calcul du rendement de 9,8 p. 100.

Quant à la valeur à l'échéance, la valeur comptable du portefeuille global des obligations se situait à environ 1,2 milliard de dollars à la fin de 1981. Il y a près de 900 millions de dollars en titres dont l'échéance est inférieure à cinq ans.

Voilà, vous demandez le taux de rendement précis des différentes obligations. J'ai un livre ici où sont inscrites toutes les obligations détenues. Je pourrais les passer en revue mais je pense que ça prendrait des heures et des heures parce qu'il y en a des centaines, voire des milliers qui ont été émises à des dates différentes. Il est très important dans le cas de portefeuilles d'obligations de connaître l'échéance moyenne, parce que le taux d'intérêt à lui seul ne renseigne pas beaucoup. Par exemple, si j'ai une obligation à 4 p. 100 dont l'échéance est l'année prochaine, elle se vend probablement encore à 95 p. 100 de la valeur. Par contre, la même obligation dont l'échéance serait de 20 ans se vend à 50 p. 100.

Aussi, si l'on doit parler des échéances—je suis tout à fait d'accord pour mentionner l'échéance des différentes obligations—mais cela ne donne vraiment pas une idée juste. Ce qui est le plus important lorsqu'il s'agit d'un portefeuille d'obligations, c'est de connaître l'échéance moyenne de l'ensemble des obligations.

Mr. Forrestall: Je sais cela. C'est vraiment ce que je voulais entendre.

Le vice-président: Merci, monsieur Becks.

Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Si vous le permettez, un mot encore là-dessus. Je me demande—vos états financiers indiquent des placements dans des obligations pour un montant de 957 millions de dollars à la fin de 1981, d'une valeur marchande de 807 millions de dollars. J'en conclus donc que les 150 millions de dollars d'obligations que vous détenez ne se vendraient pas aujourd'hui à leur valeur nominale intégrale, de sorte que vous devez

[Texte]

Mr. Becks: Let me explain—the \$896 million is what you were referring to?

Mr. Benjamin: No, the top line in 1981 on your pension trust funds; bonds—

Mr. LeClair: This is in the annual report, sir?

Mr. Benjamin: Yes, the annual report, pages 46 and 47: bonds, \$957 million; but the market value is \$807 million, so that is \$150 million such that if you sold all those bonds as of December 31, you would have got \$150 million less than the face value you show in your financial statements. Do I have that right?

Mr. Becks: That is right.

Mr. Benjamin: Okay. But if you hold all those bonds to maturity, is the face value guaranteed?

Mr. Becks: The face value is guaranteed by the Government of Canada and the provinces.

Mr. Benjamin: Right. So there is not really a \$150 million capital loss here, and that is why you do not show it on—

Mr. Becks: It is not a \$150 million capital loss. However, you have to realize that by holding these older bonds we sacrifice income, because bonds issued by the Government of Canada in 1970 yielding 7 per cent are still yielding 7 per cent.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Chairman, I am not talking about the board of directors of the company; I am talking about the Pension Board. Am I correct that that consists of 10 people?

A Witness: Yes.

Mr. Benjamin: Five appointed by the unions, five appointed by management.

A Witness: Five appointed by the board.

Mr. Benjamin: By the board of directors; right. And one in each of those groups of five is a person who is on pension.

• 1205

Mr. Atkinson: Yes.

Mr. Benjamin: In other words, the railway unions appointed one, one of their five is a person who is on pension.

Mr. LeClair: The board appoints him.

Mr. Benjamin: Oh; the two who are on pension are appointed by the . . . ?

Mr. LeClair: No.

Mr. Benjamin: One is appointed by the union, one is appointed by the board.

[Traduction]

M. Becks: Laissez-moi expliquer—vous faites allusion au montant de 896 millions?

M. Benjamin: Non, la première ligne en haut, pour 1981, concernant les fonds en fiducie, obligations—

M. LeClair: Il s'agit du rapport annuel, monsieur?

M. Benjamin: Oui, du rapport annuel, pages 46 et 47: obligations, 957 millions de dollars. Mais leur valeur marchande est de 807 millions de dollars, soit une différence de 150 millions de dollars. Ainsi, si vous vendiez toutes les obligations le 31 décembre, vous recevriez 150 millions de dollars de moins que la valeur nominale que vous indiquez dans vos états financiers. Ai-je bien compris?

M. Becks: Vous avez raison.

M. Benjamin: D'accord. Si vous conservez toutes ces obligations jusqu'à leur échéance, leur valeur nominale est-elle garantie?

M. Becks: La valeur nominale est garantie par le gouvernement du Canada et les provinces.

M. Benjamin: C'est ça. Donc il n'y a pas vraiment une perte de capital de 150 millions de dollars et c'est pourquoi elle n'est pas indiquée dans—

M. Becks: Ce n'est pas une perte de capital de 150 millions de dollars. Toutefois, vous devez comprendre qu'en conservant ces anciennes obligations, nous acceptons de perdre des revenus, parce que les obligations émises par le gouvernement du Canada en 1970 donnaient un rendement de 7 p. 100 et donnent encore un rendement de 7 p. 100.

M. Benjamin: C'est ça.

Monsieur le président, je ne parle pas du conseil d'administration de la société, je parle de la Commission de pension. Ai-je raison de dire qu'elle se compose de 10 personnes?

Un témoin: Oui.

M. Benjamin: Cinq personnes sont nommées par les syndicats, et cinq sont nommées par la direction.

Un témoin: Cinq sont nommées par le Conseil.

M. Benjamin: Par le Conseil d'administration, c'est ça. Et dans chacun de ces groupes de cinq personnes, il s'en trouve une qui est à la retraite.

M. Atkinson: Oui.

M. Benjamin: En d'autres termes, les syndicats de chemins de fer ont nommé une personne, une des cinq personnes qui les représentent est à la retraite.

M. LeClair: C'est le Conseil qui la nomme.

M. Benjamin: Oh! les deux personnes qui sont à la retraite sont nommées par le . . . ?

M. LeClair: Non.

M. Benjamin: Une est nommée par le syndicat, une est nommée par le Conseil.

[Text]

Mr. LeClair: That is right.

Mr. Benjamin: Right. As Mr. Turner pointed out, the two pension associations that made submissions to us a couple or three weeks ago are both incorporated under appropriate federal and provincial statutes, are recognized legal entities, and whatnot. I would like to know the attitude of the board of directors of the company: What would be wrong with four members appointed by the board of directors to the Pension Board, four members appointed by the railway unions, and two members appointed by the railway pensioners' associations?

This is something we have been suggesting, it is something that the pensioners' associations have been asking for, because the two appointees who are presently on the board who are pensioners are not appointed by the pensioners' associations and they do not think their interests are being well enough looked after. I know sometimes their perceptions are exaggerated, but they are not confident—and, frankly, neither am I, I am not confident. I have not been very happy myself with the way the railway brotherhoods have been taking up the cudgels on behalf of those already retired, and I come out of those ranks. I think the pensioners' associations should be allowed to appoint two people to the board of the pension fund from their own ranks.

The Vice-Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: In answer to that, Mr. Chairman, we, on the board, or in management, cannot speak for the unions. If the unions are prepared to relinquish one of their places for a choice of the National Council of CN Pensioners' Associations or the other organization, that is for them to say. But for the five who are appointed by the board, I think Mr. LeClair stated earlier that we would look very, very favourably on a recommendation from the national council to the board as to their choice on that board.

Mr. Benjamin: Would you propose that to the railway unions? Take the initiative? We will be getting in touch with them too.

Mr. Horner: This will more than likely take place the next time there are negotiations over wages.

Mr. Benjamin: I hope, Mr. Chairman, when we report to the House, this is a recommendation that we will put in our report. I think it will get unanimous approval in this committee.

The Vice-Chairman: With your contacts with the brotherhood, you might want to raise it yourself.

Mr. Benjamin: Oh, I will. Do not worry about that. I have before.

In this business of excess earnings, I believe, Dr. LeClair, you said . . . Let us put it this way: The earnings on investment in 1981 were \$329 million; you paid out \$190 million,

[Translation]

M. LeClair: C'est ça.

M. Benjamin: C'est ça. Comme M. Turner l'a souligné, les deux associations de retraités qui nous ont soumis des mémoires il y a deux ou trois semaines sont toutes deux constituées en corporation en vertu des lois fédérales et provinciales pertinentes, elles sont reconnues comme des entités juridiques, et le reste. J'aimerais connaître l'attitude du Conseil d'administration de la société: qu'y aurait-il à redire si, à la Commission de pension, quatre membres étaient nommés par le Conseil d'administration, quatre membres par les syndicats de cheminots et deux membres par les associations des retraités de la société ferroviaire?

C'est une chose que nous avons proposée et que les associations de retraités ont demandé, parce que les deux retraités qui siègent actuellement à la Commission n'ont pas été nommés par les associations de retraités et celles-ci estiment que leurs intérêts ne sont pas dûment pris en considération. Je sais, parfois ils exagèrent, mais ils n'ont pas confiance—et, à vrai dire, moi non plus, je n'ai pas confiance. Je ne suis pas très heureux moi-même de la façon dont les fraternités de cheminots ont défendu leurs membres déjà à la retraite; j'en suis un moi-même. Je crois que les associations de retraités devraient pouvoir nommer à la Commission de pension deux personnes parmi leurs pairs.

Le vice-président: M. Horner.

M. Horner: En réponse à cela, monsieur le président, nous les membres du Conseil d'administration ou de la direction, ne pouvons parler au nom des syndicats. Si les syndicats sont disposés à céder une de leurs places à l'un des membres du Conseil national des associations des retraités du CN ou de l'autre organisation, c'est à eux de le dire. Quant au cinq personnes qui sont nommées par le Conseil, je crois que M. LeClair a mentionné plus tôt que nous considérerions d'un œil très favorable la candidature d'une personne recommandée par le Conseil national comme membre de la Commission.

M. Benjamin: Avez-vous l'intention de proposer cela au syndicat de cheminots? En prendrez-vous l'initiative? Parce que nous comptons communiquer avec eux nous aussi.

M. Horner: C'est ce qui se passera vraisemblablement à l'occasion des prochaines négociations des conventions collectives.

M. Benjamin: J'espère, monsieur le président, que lorsque nous présenterons notre rapport à la Chambre, c'est une recommandation que nous incluerons dans notre rapport. Je pense qu'elle sera approuvée à l'unanimité par le Comité.

Le vice-président: Lorsque vous communiquerez avec la fraternité, vous pourriez peut-être soulever la question vous-mêmes.

M. Benjamin: Oh, je le ferai. Ne vous inquiétez pas à ce sujet. Je l'ai fait auparavant.

Pour ce qui est de l'excédent de gains, je crois, Dr. LeClair, que vous avez dit . . . Plutôt, voici à peu près ce qui en est: les gains sur les placements en 1981 étaient de 329 millions de

[Texte]

leaving excess earnings of \$139 million, which I take from your response earlier means that that was \$139 million less than CN would otherwise have had to put into the pension fund.

Mr. Lange: Not quite. Maybe I could try that one again. As I said, there have been several definitions used of excess earnings, and one of them is not the difference between what the fund earned and what was paid out in pensions. Let me try again at perhaps the most common definition that is used. Let us assume that our pension trust fund earned 12 per cent—I cannot remember the exact number that that \$329 million comes to, but let us assume that it is 12 per cent. We use as a base the actuarial assumption we use for valuing the pension fund, 7 per cent. So what is commonly referred to as the excess earnings, or excess interest, is the difference between the 12 per cent earnings of the fund and the 7 per cent on which the valuation is based, or 5 per cent. Let us assume, for purposes of discussion—I do not have the exact number—that \$1 billion of our pension fund is the part that is there for pensioners, and the remainder is there for active employees. So, 5 per cent of that \$1 billion, or \$50 million, would be the definition of excess interest, as those people who use that term define it. That is what they say would be used to provide inflation protection for current pensioners.

• 1210

Mr. Benjamin: Yes, I appreciate that the company and the board of the pension fund have made the ad hoc payments for those on pension. I notice you go up to 1972. I presume those who retired after 1972 are already well looked after and you are picking up people who retired prior to 1972 and all the way back to prior to 1967?

Mr. Lange: I will repeat the statement I made earlier that the recent negotiations added .2 per cent of payroll for those who retired. We added one more year, so it is 1973 and prior for the year 1982 ad hoc adjustment. In 1983 we will add another year; we will add those who retired in 1974. So we are now up to the year when the major change in the pension plan took place.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Chairman, we got this back in 1969-70: we got a breakdown, I think it was in response to a question on the order paper, in the House. CN provided a breakdown—and I wonder if we could have that again—of the number of pensioners and each year they were retired; the year of their retirement, the number of pensioners and then a breakdown of how many, if any, get less than \$50 per month; how many get \$50 to \$100; how many get \$100 to \$150; how many get \$150 to \$200—all the way up to what the present levels are. Could you punch your computers and hand that out to us?

[Traduction]

dollars; vous avez distribué 190 millions de dollars, ce qui laisse un excédent de gains de 139 millions de dollars. Si je m'en tiens à la réponse que vous avez donnée auparavant, cela représenterait 139 millions de dollars de moins que le CN aurait dû autrement verser dans la caisse de retraite.

M. Lange: Ce n'est pas tout à fait exact. Peut-être pourrais-je essayer de nouveau de vous expliquer. Comme je l'ai dit, on a donné plusieurs définitions d'excédent de gains, et l'une d'elles n'est pas l'écart entre le rendement du fonds et les montants versés en pensions. Enfin, voici la définition la plus commune que l'on donne. Supposons que notre fonds en fiducie a un taux de rendement de 12 p. 100—je ne me souviens pas exactement du chiffre qui correspondrait au montant de 329 millions de dollars, mais supposons qu'il est de 12 p. 100. Nous utilisons comme base de calcul l'hypothèse actuarielle servant à évaluer le fonds de pension, soit 7 %. Ainsi, ce que l'on appelle communément excédent de gains, ou excédent d'intérêts est la différence entre le taux de rendement de 12 p. 100 du fonds et le taux de 7 p. 100 sur lequel se fonde l'évaluation, soit 5 p. 100. Supposons, en principe,—je ne sais pas le chiffre exact—que, dans notre fonds de pension, la part réservée aux pensionnés se chiffre à 1 milliard et que le reste est réservé pour les employés non encore à la retraite. Ainsi, 5 p. 100 d'un milliard de dollars, soit 50 millions de dollars, correspondraient à un excédent de gains, selon la définition qu'en donnent les gens utilisent ce terme. Selon eux, c'est ce qui servirait à assurer aux pensionnés actuels une protection contre l'inflation.

M. Benjamin: Oui, j'apprécie le fait que la société et la commission du fonds de pensions aient versé les montants spéciaux pour ceux qui sont à la retraite. Je remarque que vous êtes remontés à 1972. Je suppose que tout le nécessaire a déjà été fait pour ceux qui ont pris leur retraite après 1972 et que vous vous occuperez maintenant de gens qui ont pris leur retraite avant 1972, voire même avant 1967?

M. Lange: Je vais répéter ce que j'ai déclaré plus tôt, que lors de récentes négociations il a été ajouté 0,2 p. 100 à la masse salariale pour ceux qui ont pris leur retraite. Nous avons ajouté une année de plus, de sorte que le rajustement spécial pour l'année 1982 visera l'année 1973 et les années antérieures. En 1983, nous ajouterons une autre année; nous ajouterons ceux qui ont pris leur retraite en 1974. Nous voici donc maintenant à l'année au cours de laquelle a eu lieu l'important changement du régime de retraite.

M. Benjamin: Je vois.

Monsieur le président, cette situation s'est produite en 1969-1970: on nous a fourni une ventilation, je crois que c'était en réponse à une question inscrite au feuilleton de la Chambre. Le CN a fourni une ventilation—et je me demande s'il pourrait le faire de nouveau—du nombre de pensionnés et de l'année où ils ont pris leur retraite; l'année de leur retraite, le nombre de pensionnés et ensuite une répartition du nombre, s'il en est, qui reçoivent moins de 50\$ par mois; entre 50\$ et 100\$; entre 100\$ et 150\$, entre 150\$ et 200\$—jusqu'au niveau

[Text]

Mr. Lange: We do not have the information by the year of retirement, but we do have the information broken down by those categories and we would be glad to provide that.

Mr. Benjamin: We would appreciate it.

There is another thing I wonder about. I will go back to your investments of the pension fund. You break them down according to bonds, mortgages and loans, real estate, oil and gas properties, equities and short-term investments, and the earnings on all of those investments are \$329 million. Can you give us a breakdown of that \$329 million of earnings on investments? How much of that \$329 million is on bonds; how much of it is on mortgages and loans; how much on real estate, oil and gas properties, equities and short-term investments? Can you give us that kind of a breakdown?

Mr. LeClair: Yes, I think we can right now.

Mr. Benjamin: Also, I notice your oil and gas properties make me —

The Vice-Chairman: Would you like an answer right now on the last part?

Mr. Benjamin: If you want to put it down on paper, I do not care.

The Vice-Chairman: Would you like them all to be sent to the committee?

Mr. Benjamin: I think so.

The Vice-Chairman: Okay, we will wait and have it all sent as a package.

Mr. Benjamin: I am trying to get as much in here as I can in my time, Mr. Chairman.

Your oil and gas properties, which are managed by Dome Petroleum Limited, which makes me a little nervous, amount to \$53.5 million. Are these producing properties and does Dome just manage them for you for a management fee, or are they running the whole operation and is that just the value to you of the properties that you have in oil and gas? Are you fellows nervous about this?

I hope you do not have any shares in the Dry Hole Drilling Company.

Mr. LeClair: Mr. Chairman, as much as we are trying to answer every single question you are asking, this one has some implications for what is happening right now. We are still negotiating so we have respectfully to decline to answer that particular question.

[Translation]

des pensions actuelles. Pourriez-vous interroger vos ordinateurs et nous transmettre ces renseignements?

M. Lange: Les renseignements ne sont pas établis en fonction de l'année où la retraite est prise mais nous pouvons vous donner une ventilation des différentes catégories mentionnées et nous serons heureux de le faire.

M. Benjamin: Nous l'apprécierions.

Il y a autre chose sur laquelle je m'interroge. Je vais revenir à la question des placements effectués par la caisse de retraite. Vous les répartissez en obligations, hypothèques et prêts, immeubles, exploitations de pétrole et de gaz, actions ordinaires et placements à court terme. Et les gains sur tous ces placements se chiffrent à 329 millions de dollars. Pouvez-vous nous donner une ventilation de ces 329 millions de dollars en gains sur les placements? Quelle fraction des 329 millions de dollars avait trait aux obligations; combien pour les hypothèques et les prêts; pour les immeubles, les exploitations de pétrole et de gaz, les actions et les placements à court terme; pouvez-vous nous donner ce genre de ventilation?

M. LeClair: Oui, je pense que nous pouvons le faire dès maintenant.

M. Benjamin: En outre, je remarque que vos exploitations de pétrole et de gaz me rendent —

Le vice-président: Aimeriez-vous avoir une réponse tout de suite sur la dernière partie?

M. Benjamin: Si vous voulez le faire par écrit, je n'y vois pas d'inconvénient.

Le vice-président: Aimeriez-vous que tous les renseignements soient envoyés au comité?

M. Benjamin: Oui, je le pense.

Le vice-président: D'accord, nous allons attendre et envoyer le tout ensemble.

M. Benjamin: J'essaie d'obtenir autant de renseignements que je peux dans le temps qui m'est alloué, monsieur le président.

Vos exploitations de pétrole et de gaz qui sont administrées par Dome Petroleum Limited, cela m'inquiète un peu, s'élèvent à 53,5 millions de dollars. S'agit-il d'exploitations productives et la société Dome se contente-t-elle tout simplement de les administrer en contrepartie d'honoraires ou dirige-t-elle toutes les opérations et est-ce là toute la valeur que représente pour vous vos exploitations dans le pétrole et le gaz? Messieurs, êtes-vous quelque peu nerveux à ce sujet?

J'espère que vous n'avez pas d'actions dans la société Dry Hole Drilling.

M. LeClair: Monsieur le président, même si nous voulons bien répondre à chacune de vos questions, celle-ci nous obligera à parler de ce qui se produit à l'heure actuelle. Nous sommes encore en négociations et par conséquent nous devons respectueusement refuser de répondre à cette question particulière.

[Texte]

Mr. Benjamin: Okay, I appreciate that; there are enough troubles on the market, as it is, for Dome. I just could not resist throwing that in.

The Vice-Chairman: Five minutes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I guess in a roundabout way the board have endeavoured to answer the points made in both the submissions of the pensioners' associations, although I do not think their submissions have been sufficiently answered. They give credit—for example, in the brief of the National Council of Pensioners—for well managed portfolios in the CN pension fund, but in the area of what are considered excess earnings, the difference between 7 and 12 or whatever They are managed in three ways: leave in the fund to reduce the company's unfunded liability; improve the terms of pension benefits under the plan; increase pension payments to those now retired in order to compensate them with greater payments.

• 1215

It is the first one that bothers me. If, in fact, the so-called "excess earnings", any portion or all of them, are left in the fund to reduce the company's unfunded liability, I do not think that is proper because that is not your money. Those earnings belong to the pension fund, to the employees and the pensioners. They do not belong to the CNR. CNR's unfunded liability is a debt that CNR owes the pension fund. Surely you cannot use any of these excess earnings to reduce in any year CNR's unfunded liability to the pension fund.

Mr. LeClair: That is a difficult one.

Mr. Benjamin: I know. It is called theft. I do not mean that literally.

Mr. Lange: I talked earlier, on the slide, about sources of funds. I think it is important to understand that the fund is not segregated between employee contributions, employer contributions, and earnings of the fund. It is one big fund. And that is the nature of the kind of pension plan we run. When you look at those sources of funds and the total liability, you determine that unfunded portion just in the way I mentioned. You subtract from the total liability the amount in the fund, and that is the unfunded liability.

Now, as you say, that gets discharged in a number of ways. What the company has to look at in simple terms is how much we can afford to put in for pensions. Yes; we have agreed in our presentation that the so-called "excess earnings" which exist right now, and which have not existed except for the last three or four years, do reduce our contribution. But our contribution is at 12 per cent and, if we used that excess, as we refer to it, for some other purpose such as increasing pensions, the company's costs would go up proportionately.

[Traduction]

M. Benjamin: D'accord, je l'apprécie; Dome connaît suffisamment de difficultés sur le marché comme c'est là. Je ne pouvais m'empêcher de la poser.

Le vice-président: Cinq minutes.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense qu'en gros la Commission a tenté de répondre aux questions soulevées dans les deux mémoires présentés par les associations de retraités, bien que j'estime qu'elle n'ait pas répondu à tout. Elle reconnaît—par exemple, dans le mémoire du Conseil national des retraités—la bonne gestion des portefeuilles de la caisse de retraite du CN, mais lorsqu'on s'interroge sur ce que l'on considère un excédent de gains, l'écart entre 7 et 12 ou quel que soit La gestion du surplus des bénéfices se fait de trois façons: laisser les bénéfices dans la Caisse en vue de réduire la dette non capitalisée de la société; améliorer les conditions des prestations de retraite du régime; augmenter les prestations des personnes ayant déjà pris leur retraite pour les indemniser au moyen de paiements plus élevés.

C'est la première façon qui me tracasse. Si, en fait, ce qu'on appelle le «surplus des bénéfices», le quinzième, une part ou tout le surplus en question, est laissé dans la Caisse afin de réduire la dette non capitalisée de la société, je ne crois pas que ce soit là un procédé approprié car ce n'est pas votre argent. Ces gains appartiennent à la caisse de retraite, aux employés et aux retraités, et non pas au CN. La dette non capitalisée du CN est une dette du CN vis-à-vis de la Caisse de retraite. Vous ne pouvez certainement pas vous servir du surplus des bénéfices, que ce soit en partie ou en entier, pour réduire la dette non capitalisée du CN vis-à-vis de la Caisse de retraite, quelle que soit l'année considérée.

Mr. LeClair: C'est là une question complexe.

Mr. Benjamin: Je le sais. C'est du vol. Ce n'est pas ce que je veux dire en fait.

Mr. Lange: J'ai déjà mentionné, en passant, les origines de la Caisse. Je crois qu'il importe de comprendre qu'on ne peut diviser la Caisse en cotisations salariales, cotisations patronales et revenus de la Caisse. C'est une caisse, une seule. Et c'est bien le genre de régime que nous administrons. En considérant les origines de la Caisse et le passif total, vous calculez la partie non capitalisée exactement de la manière que j'ai mentionnée. Vous soustrayez du passif total les fonds de la Caisse et vous obtenez la dette non capitalisée.

Maintenant, comme vous le dites, ce montant est acquitté de diverses façons. En fait, ce que la société doit considérer c'est le montant qu'elle peut cotiser au régime de retraite. Oui, nous avons convenu dans notre présentation que ce qu'on appelle le [[surplus de bénéfices qui existe aujourd'hui, et qui n'existe pas dans le passé, sauf au cours des trois ou quatre dernières années, réduit effectivement nos cotisations. Mais celles-ci s'élèvent à 12 p. 100 et, si nous utilisions ce surplus, comme nous l'appelons, à quelque autre fin, notamment pour augmenter les prestations, les coûts que la société doit supporter s'éléveraient proportionnellement.

[Text]

Mr. Benjamin: Exactly.

Mr. Lange: So that really is the issue we are dealing with.

Mr. Benjamin: Well, let us say the employee's contribution is 6.5 per cent. All right. Every month you deduct that from their pay cheque, or every two weeks. The amount of employee contributions in 1981 was \$76,267,000. Did that actual amount of cash go into the pension fund?

Mr. Lange: That is not exactly the way it happens. The way it happens is that goes into a trust bank account, and the amount which actually goes to the investment division for investment is the difference between what went in from employee and employer contributions, and the amount that was paid out in pensions in that particular month. It has the same effect. We end up with the difference going to the trust fund.

Mr. Benjamin: Yes. But the \$76 million cash was set away?

Mr. Lange: Absolutely. We are required to pay that over periodically.

Mr. Benjamin: Yes, okay. Similarly the \$181 million of CN's contribution got put away?

Mr. Lange: We pay a twelfth of it monthly.

Mr. Benjamin: A twelfth of that \$181 million?

Mr. Lange: It goes in monthly.

Mr. Benjamin: Okay. So then all the cash is there?

Mr. Lange: Yes

Mr. Benjamin: My last question?

All right. Then that money belongs to the Canadian National Pension Fund whether it is in a trust account in the bank or whether it is actually in the hands of the pension fund?

Mr. Lange: Required by law.

Mr. Benjamin: Right. This has been the practice for the last number of years. Prior to that, the unfunded liability built up because the cash was not put in; is that not so? I mean, back in the lean years?

Mr. Lange: At the beginning; yes.

Mr. Benjamin: Yes. Most of the unfunded liability goes back to years ago.

Mr. Lange: No. Not all of it. Some of it got added last year.

Mr. Benjamin: Yes. You had an increase of \$367 million in unfunded liability in 1981.

Mr. Lange: Some of it got added because of the pension improvement that was made last year, too.

[Translation]

M. Benjamin: Exactement.

M. Lange: C'est donc bien la question sur laquelle nous nous penchons.

M. Benjamin: Bien, supposons que la cotisation salariale s'élève à 6,5 p. 100. Très bien. Cette cotisation est retenue sur le chèque de salaire de l'employé tous les mois ou toutes les deux semaines. En 1981, les cotisations salariales s'élevaient à 76 267 000 \$. Cet argent comptant a-t-il versé dans la caisse de retraite?

M. Lange: Les choses ne se passent pas exactement ainsi. L'argent en question est versé dans un compte détenu en fiducie, et la somme réellement versée à la section investissement, pour investissement, correspond à la différence entre les cotisations salariales et patronales et la somme des prestations versées ce mois-là. Ce processus a le même effet. Finalement, c'est la différence entre les deux montants qui est versée au compte détenu en fiducie.

M. Benjamin: Oui. Mais les 76 millions de dollars en espèces n'ont pas été considérés?

M. Lange: Exactement. Nous sommes tenus de les payer périodiquement.

M. Benjamin: Oui. D'accord. De même, les 181 millions de dollars du CN ne sont pas abordés?

M. Lange: Nous payons tous les mois le douzième de ce montant.

M. Benjamin: Le douzième de ces 181 millions de dollars?

M. Lange: Cette portion est versée tous les mois.

M. Benjamin: D'accord. Tout l'argent comptant s'y trouve alors?

M. Lange: Oui.

M. Benjamin: Une dernière question?

D'accord. Cet argent appartient donc à la caisse de retraite du Canadien National, qu'il soit déposé dans un compte détenu en fiducie à la banque ou qu'il soit effectivement dans les mains des administrateurs du régime de retraite?

M. Lange: C'est ce que stipule la loi.

M. Benjamin: Bien. C'était la pratique au cours des dernières années. Antérieurement, la dette non capitalisée s'accumulait car l'argent comptant n'était pas déposé; ce n'est pas le cas? Je veux dire, lorsque nous étions en période de vache maigre?

M. Lange: Au début, oui.

M. Benjamin: Oui. La plus grande partie de la dette non capitalisée remonte à des années.

M. Lange: Non. Pas en totalité. Une partie s'est accumulée l'année dernière.

M. Benjamin: Oui. La dette non capitalisée a augmenté de 367 millions de dollars en 1981.

M. Lange: En partie aussi en raison des améliorations apportées au régime de retraite l'année dernière.

[Texte]

• 1220

Mr. Benjamin: How come in—**The Vice-Chairman:** This will be your final last question.**Mr. Benjamin:** All right.

How come in 1979 there was an increase in unfunded liability of \$45 million? There shows no increase in unfunded liability in 1980. That was because of the extra large payments you made. There is an increased unfunded liability in 1981 of \$367 million, and there was an increase of \$45 million in 1979, but there was none in 1980. I just wondered how come.

Mr. Lange: The only change in liability in that particular year was for the lump sum payment we made to pensioners in that year, and we put it all into the fund at once. We did not amortize it over a period of time. So that is why there was no increase in the unfunded liability.

Mr. Benjamin: In 1980.**Mr. Lange:** That is correct.**Mr. Benjamin:** Fine, thank you.

The Vice-Chairman: Before we adjourn the meeting until this afternoon, may I have agreement from the committee that the answers provided by the Canadian National Railways to members of the committee on June 10, 1982, be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*, and that the following briefs be printed as appendices to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*: the brief submitted by The National Council of CN Pensioners' Associations and the brief submitted by the Canadian Railway Employees' Pension Association?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: We will adjourn the meeting until 3.30 p.m. in Room 371, West Block.

Yes, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Actually one thought, and it is more or less a point of order. I guess we have our second round coming, so we will start in where you have your list now. But to Dr. LeClair who will not be here this afternoon, although all the answers do not cover all the points and certainly there are going to be more questions from them, I want, even though he may or may not read the transcript of what happens here today, to compliment at least the CN for—and I think that is the way we should use more often to get specific questions, especially on things that are pretty complicated, and to get some specific answers. The only addendum to that is that it would help an awful lot if we got them long before we came in here to start the verbal examination.

Mr. LeClair: The point is well taken, Mr. Chairman, and next time we will do it before.

[Traduction]

M. Benjamin: Comment se fait-il qu'en . . .**Le vice-président:** Ce sera votre toute dernière question.**M. Benjamin:** D'accord.

Comment se fait-il qu'en 1979 l'engagement non capitalisé se soit accru de 45 millions de dollars, alors qu'en 1980 il n'a subi aucune augmentation. On peut l'expliquer par les paiements considérables que vous avez effectués. L'engagement non capitalisé s'est accru en 1981 pour atteindre 367 millions de dollars tandis qu'il y a eu une augmentation de 45 millions en 1979 mais aucune en 1980. Je me demandais seulement comment cela se pouvait.

M. Lange: Cette année-là, la seule variation survenue dans l'engagement était attribuable au paiement forfaitaire que nous avons versé à nos retraités cette même année, et qui a été entièrement comptabilisé sur-le-champ. Il n'a pas été amorti graduellement. Cela explique pourquoi l'engagement non capitalisé n'a pas augmenté.

M. Benjamin: En 1980.**M. Lange:** C'est bien ça.**M. Benjamin:** Bien, merci.

Le vice-président: Avant de suspendre la séance jusqu'à cet après-midi, puis-je avoir l'accord du comité pour que les réponses des représentants des Chemins de fer nationaux du Canada aux membres du comité lors de la séance du 10 juin 1982 apparaissent en annexe dans le procès-verbal de la séance d'aujourd'hui et que les mémoires suivants y soient également imprimés en annexe: le mémoire soumis par le Conseil national des associations de retraités du CN inc. et le mémoire soumis par l'Association canadienne des retraités du chemin e fer.

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Nous allons suspendre la séance jusqu'à 15h30. Nous nous réunirons dans la pièce 371, édifice Ouest.

Oui, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Une simple observation, plus ou moins un point d'ordre. Je crois que nous arrivons à notre deuxième séance, nous reprendrons donc à l'endroit de la liste où nous sommes maintenant. Je m'adresse cependant à M. LeClair qui sera absent cet après-midi. Bien que toutes les réponses ne couvrent pas tous les aspects et que bien sûr elles vont soulever d'autres questions et qu'il lise ou non le compte-rendu de nos discussions d'aujourd'hui, je désire à tout le moins féliciter le CN pour—and je pense que nous devrions procéder de cette manière plus souvent pour que nous puissions obtenir des réponses précises à des questions spécifiques, surtout sur des matières plutôt complexes. La seule remarque que je veux ajouter à cela est que cela nous aiderait beaucoup d'avoir les documents en main longtemps avant la séance.

M. LeClair: C'est une excellente remarque, monsieur le président, et nous en tiendrons compte la prochaine fois.

[Text]

The Vice-Chairman: This meeting is adjourned until 3.30 p.m. in Room 371.

AFTERNOON SITTING

• 1537

The Vice-Chairman: The committee can hear evidence without a quorum being present provided there are representatives from both the government party and the Official Opposition party, in accordance with our permanent order of reference which is contained in Section 38, an Act respecting the Canadian National Railways. We shall resume consideration of the annual reports of the Canadian National Railways for 1980-81.

I would like to welcome again the officials of the Canadian National Railways. Before I recognize Mr. Turner, I wonder, Mr. Horner, if you would clarify a point of some controversy amongst certain members of our caucus about an alleged head office move of CN from Montreal to Edmonton. Some people have said you are in the CN Tower in Toronto. Some of said you are in the CN Tower in Edmonton. We would like to keep you in Montreal, so if you would tell us exactly what the status is.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman, for the question. Let me attempt to make it clear. I do not intend to move one iota of the headquarters of the CNR from Montreal to Toronto or Edmonton, but I should say that the CN operations in Western Canada are very large indeed. If one looks at the growth pattern projected in the years ahead, one can readily see that is where probably most of the growth will take place in the next 10 years. I am speaking of growth meaning tonnage moved. Believing that there is some misunderstanding and some alienation in western Canada directed at the decision-making powers that lie in central Canada, I feel slightly obligated to make certain that westerners are aware that some of the decision-making that affects them will be made in view of the problems that are there. By the problems, I mean the increased capacity that is necessitated on the CN line. Therefore, I intend to have an office in the CN Tower.

The CN building in Edmonton is called the CN Tower. The Torontonians believe that there is only one tower and it is the CN Tower in Toronto, which is not even an office building. There is a huge office building in Edmonton which facilitates the Canadian National Railways. It is 25 or 26 storeys high, which is not high in comparison maybe to Calgary or Toronto or Montreal, but it is a fairly good tower and I intend to have an office there, probably opening in September, for myself, and perhaps an executive assistance and a secretary, to keep better in touch, and to keep westerners better in touch, with the decisions made by the Canadian National Railways.

[Translation]

Le vice-président: Cette séance est suspendue jusqu'à 15h30, pièce 371.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le vice-président: Le comité peut entendre les témoins sans qu'il soit nécessaire d'avoir le quorum, à condition toutefois que des représentants du gouvernement et de l'opposition officielle soient présents. Il reprend donc son étude conformément à son ordre de renvoi permanent contenu au paragraphe 38 de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada. Plus précisément, il s'agit des rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1980-1981.

Je souhaite la bienvenue aux représentants des Chemins de fer nationaux du Canada. Avant de céder la parole à M. Turner, je me demande, monsieur Horner, si vous ne pourriez pas préciser une question controversée chez certains des membres de notre caucus relativement au présumé déménagement du siège social du CN de Montréal à Edmonton. D'aucuns vous voient à la tour du CN à Toronto, d'autres à la tour du CN d'Edmonton. Nous voudrions bien vous garder à Montréal. Nous vous serions reconnaissants de préciser cette question.

M. Horner: Je vous suis reconnaissant d'aborder ce point, monsieur le président. Je vais essayer d'être le plus clair possible. Je n'ai aucunement l'intention de déplacer quelque élément que ce soit du siège social du CN à Montréal au profit de Toronto ou d'Edmonton, mais je profite de l'occasion pour souligner le fait que l'activité du CN dans l'ouest du Canada est très étendue. Les courbes de croissance pour les années à venir laissent supposer que son expansion se fera là pour la plus grande partie au cours des 10 prochaines années. Je veux parler ici du tonnage déplacé. Comme selon moi il y a une certaine incompréhension et un certain sentiment d'aliénation dans l'ouest du Canada vis-à-vis des instances décisionnelles établies au centre du Canada, je crois devoir m'assurer que les gens de l'Ouest ont l'impression que la prise de décision qui les touche tient compte de leur situation particulière. Entre autres problèmes qui les concernent particulièrement, il y a l'augmentation de la capacité des lignes du CN. C'est dans cet optique que j'entends avoir un bureau à la tour du CN.

L'immeuble du CN à Edmonton s'appelle la tour du CN. Les Torontonians pensent qu'il n'y a qu'une tour du CN et qu'elle se trouve chez eux alors que cette tour du CN n'est même pas un immeuble à bureau. Il y a à Edmonton un très grand immeuble qui loge les Chemins de fer nationaux du Canada. Il compte 25 ou 26 étages, ce qui n'est peut-être pas beaucoup comparativement à ce qui se trouve à Calgary, Toronto et Montréal, mais c'est suffisant. J'ai l'intention d'y avoir un bureau, probablement à partir du mois de septembre, pour moi-même et peut-être pour un adjoint administratif et une secrétaire, afin de favoriser les échanges des deux côtés avec l'Ouest relativement aux décisions prises par les Chemins de fer nationaux du Canada.

[Texte]

Mr. Forrestall: It shows you are biased against Atlantic Canada, does it not?

• 1540

Mr. Horner: I am pretty aware, Mr. Forrestall, of the role Canadian National Railway plays in Atlantic Canada and the number of companies that we are a major shareholder of in Atlantic Canada, and I can say they outnumber the companies we are shareholders in in western Canada by quite a bit.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Horner. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Horner, on page 46 of the pension trust fund statement it says: "Mortgages and loans secured by real estate—1981—\$334 million". Can you answer me whether an employee of the CNR can get a mortgage with the CNR pension fund to take a mortgage on his home?

Mr. Horner: You say on page 46?

The Vice-Chairman: Of the financial statement.

Mr. Horner: No. You, as an employee, cannot borrow money directly from the CN pension fund.

Mr. Turner: But you do loan money out on mortgages. So why do you not take a risk on an employee for three reasons?—and I suggested this when you were chairman of the hearings in 1972.

Mr. Horner: Yes, I remember that.

Mr. Turner: First, you have his job as security; you also have his monthly pay-cheque; and you also have his total yearly pension contributions into the CNR pension fund. I would think he is a hell of a good guy to take a risk on.

Mr. Benjamin: Yes, at 12 per cent.

Mr. Turner: 12 per cent; and if a guy is going to pay 15 or 16 per cent, why can he not pay it into his own pension fund?

Mr. Horner: I am sure there are gentlemen here who can answer the question better than I; but I am sure, too, that the first priority of all workers on the Canadian National Railway and all pensioners is to make certain that their pension fund in itself is secure—secure against the operating costs of the CNR or against anything that may make a run on it—and that is the primary point of importance on which the investment committee gauged those investments. If they loaned it to each individual worker, and if that worker happened to become unemployed, the very existence of the investment fund may well be in jeopardy—if that happened.

Mr. Turner: I disagree with you, sir. You have his contributions into this fund. If he has \$15,000 in there, why can he not get a mortgage up to the amount of \$15,000? You have his money.

Mr. Horner: Perhaps Mr. Becks could explain that.

[Traduction]

M. Forrestall: N'est-ce pas la preuve que vous avez un parti pris contre la région Atlantique?

M. Horner: Monsieur Forrestall, je connais très bien le rôle que jouent les Chemins de fer nationaux dans la région Atlantique et le nombre de sociétés pour lesquelles le CN est le principal actionnaire dans cette région. Je suis en mesure d'affirmer que ces sociétés sont beaucoup plus nombreuses dans la région Atlantique que dans l'ouest du Canada.

Le vice-président: Merci, monsieur Horner. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Horner, à la page 46, «États consolidés de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite», il est indiqué: «Prêts hypothécaires et garanties immobilières—1981—\$334 millions». Pouvez-vous me dire si un employé du CN peut obtenir un prêt hypothécaire de la caisse fiduciaire de retraite du CN?

M. Horner: A la page 46, dites-vous?

Le vice-président: De l'état financier.

M. Horner: Non. Il est impossible pour un employé d'emprunter directement de la caisse fiduciaire de retraite.

M. Turner: Pourtant, vous effectuez des prêts hypothécaires. Vous avez trois raisons de le faire pour vos employés. J'en avais parlé à l'époque où vous étiez président du Comité en 1972.

M. Horner: Je m'en souviens.

M. Turner: Comme garanties, vous avez le travail de l'employé, son chèque mensuel, enfin, ses cotisations annuelles à la caisse de retraite du CN. C'est un excellent risque, selon moi.

M. Benjamin: A 12 p. 100.

M. Turner: A 12 p. 100. Et si le taux est de 15 ou 16 p. 100, pourquoi ne peut-il pas le payer à sa propre caisse de retraite?

M. Horner: Je suis sûr qu'il y a des gens ici qui sont mieux placés que moi pour répondre à la question, mais je sais que le premier souci de tous les employés des Chemins de fer nationaux du Canada et de tous les retraités doit être de faire en sorte que leur caisse de retraite elle-même est garantie compte tenu des coûts d'exploitation occasionnés au CN et de toutes les autres sorties. C'est surtout sur quoi se fie le comité des placements lorsqu'il effectue des placements. Si chaque employé avait un prêt la perte d'emploi pourrait devenir un risque et l'existence de la caisse de retraite pourrait être mise en danger.

M. Turner: Je ne suis pas d'accord avec vous. L'employé a cotisé à la caisse de retraite. S'il a accumulé \$15,000, pourquoi ne pourrait-il pas recevoir un prêt de \$15,000? Les fonds nécessaires sont dans la caisse.

M. Horner: Monsieur Becks pourrait peut-être donner plus de précisions à cet égard.

[Text]

Mr. A. Becks (Manager, U.S. Common Stocks, representing CN Investment Division): The reason it is difficult for direct mortgage loans is as follows: basically, it would require the setting up of an appraisal service, a credit-rating service and a collection service across the country. The trust companies and the banks have all these branch offices across the country; we would have to duplicate them, which would be very expensive.

That is why, in some cases, we have to arrange for insurance of tax payments. But even if we would give individual mortgages, we still would have to ask for market rates because it would be very unfair if we would give cheap mortgages to certain people of the company while other people are not qualified.

Mr. Turner: I did not say cheap mortgages; I said the going rate, as much as I have paid into my own pension, instead of giving it to someone else. That is the argument.

Mr. Becks: But then the cost would be substantial because we would have to set up the credit-rating service and appraisal services.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Horner, when management have negotiated contracts with the unions, have they ever suggested to the unions, the employees that they represent, that if they are willing to pay an additional 1 or 2 per cent for indexing the company will go along with the idea? There is no such thing as a free lunch; you pay for it, as Mr. Horner knows.

So has it ever been suggested by the company or the union in wage negotiations?—because we found out from Mr. McMillan the pension is negotiable.

Mr. Horner: Certainly. Certainly, the pension is negotiable, and it always has been. I do not know whether it ever has been suggested. Do you know, Mr. Atkinson or Mr. Lange, whether it ever has been suggested in wage negotiations that we would be prepared to index if they would—

Mr. G. W. Lange (Director of Compensation, CN): All I can talk about are the most recent two negotiations, which are the only ones I have participated in. The subject has been raised, and the subject was dropped during the negotiations.

But that is one of the alternatives for providing inflation protection, I agree.

Mr. Turner: When Mr. Horner, I think, was chairman of this Transport Committee, after a lot of wrangling and asking questions, Mr. MacMillan let slip that the pension plan was negotiable. I have been with the CN for 42 years, and I never knew it was negotiable. You could not touch this; it was holy ground. If you asked the union official, the general chairman, to come to your lodge meeting, he could not tell you. Oh, he would clam right up. So we finally found out.

[Translation]

M. A. Becks (directeur, Actions ordinaires aux États-Unis, représentant de la division des placements du CN): La raison pour laquelle il est difficile d'effectuer directement des prêts hypothécaires est la suivante: il faudrait mettre sur pied des services d'évaluation, un service de vérification du crédit et un service de perception à l'échelle du pays. Les sociétés de fiducie et les banques, elles, ont des succursales dans tout le pays. Il nous faudrait faire comme elles, ce qui pourrait se révéler très onéreux.

Déjà, dans certains cas, nous devons prendre des dispositions pour faire assurer le paiement des taxes. Autres choses. Dans le cas des prêts hypothécaires individuels, il faudrait tenir compte des taux commerciaux de façon à être juste à l'égard de tout le monde, ceux qui recevraient des prêts hypothécaires à bon marché et ceux qui n'y seraient pas admissibles.

M. Turner: Je n'ai pas parlé de prêts hypothécaires à bon marché. Le taux serait le taux courant, le montant serait celui de la pension individuelle. Il me semble que ce serait mieux que de prêter à d'autres.

M. Becks: Les coûts seraient prohibitifs puisque nous serions forcés d'établir des services de vérification du crédit et d'évaluation.

M. Turner: Monsieur Horner, la direction du CN, au moment de négocier les ententes avec ces syndicats et les employés qu'ils représentent, leur a-t-elle jamais laissé entendre que s'ils étaient prêts à verser un ou deux p. 100 de plus aux fins de l'indexation elle pourrait être amenée à en accepter l'idée? Il faut payer pour tout, comme M. Horner le sait très bien.

La société ne l'a-t-elle jamais proposé à ces syndicats au moment de négocier? Nous savons maintenant par M. McMillan que la question de la pension est négociable.

M. Horner: Certainement. La pension est négociable, elle l'a toujours été. J'ignore si cette proposition a été faite. Monsieur Atkinson, monsieur Lange, vous savez s'il a déjà été proposé lors des négociations que la société serait prête à accepter l'indexation . . .

M. G.W. Lange (directeur de la rémunération, CN): Je ne puis parler que des deux plus récentes séances de négociations, c'est-à-dire celles auxquelles j'ai participé moi-même. Le sujet a été évoqué puis abandonné au cours de ces négociations.

Je suis d'accord cependant sur le fait que c'est une protection possible contre l'inflation.

M. Turner: Lorsque M. Horner était président du comité des transports, si je me souviens bien, M. MacMillan, après beaucoup de tiraillements et de questions, avait finalement admis que le régime de pension de retraite était négociable. J'avais fait partie du CN pendant 42 ans sans savoir que c'était le cas. Il semblait que c'était absolument intouchable. Le représentant syndical, le directeur général, lorsqu'ils étaient invités aux réunions, indiquaient qu'ils ne pouvaient rien faire. Ils ne voulaient rien dire. Le chat est finalement sorti du sac.

[Texte]

• 1545

Since that, nothing has happened. We have had the Noel Hall report, which made the suggestion that the Heritage Fund go into action. That is part of our problem. We would not need an inquiry now if you would implement the full recommendations of the Noel Hall report. What was the use of having a report and a man going right across the country talking to people if you are not going to implement it? Was it just an exercise, or what? Why do you not, Mr. Horner, lean on the officials of the CNR? You are now in a position to do something about it, and there are 56,000 or 57,000 CN employees who are looking to you for action. Why not implement the full Noel Hall report?

Mr. Horner: Like a lot of commissions and studies of government commissions—they do not necessarily always accept all or complete. Many commissioners who are making these studies recommend them with that view in mind: that they may or may not accept this in its entirety, but we will put it on the table and let them take a look at it. I think the Noel Hall report was somewhat similar.

I would like to say too, Mr. Chairman, that I appreciate all those CN employees looking to me for leadership and guidance, and I hope in due course I will be able to accommodate, I guess, most of them.

Mr. Lange: Could I add one thing to that, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Mr. Lange.

Mr. Lange: The aspect of the Heritage Fund could not be implemented unilaterally by the company, because it involves an additional contribution on the part of the employees.

Mr. Turner: Did you make this suggestion the last time you negotiated with the CN unions, just recently? Was this ever suggested? The report came out in I forget what year. Did the CN ever make any suggestion that we negotiate this and the unions pay towards it?

Mr. Lange: As I said earlier, I did not participate in all of the negotiations, but I know it was discussed. It obviously did not get implemented. It was discussed between the parties.

Mr. Turner: Was this the reason why it was not implemented—because the general chairman represented the pensioners and there was no pensioner on there who is receiving a pension of a small amount of money?

Mr. Lange: I think we discussed this morning the fact that one party is not represented at these discussions. I could not really answer whether that is the main reason.

Mr. Turner: Sir, do you think it is fair for all these pensioners across Canada not to be represented by one of their own group?

Mr. Horner: It is not fair, but it is also not fair to say that no pensioners are present. Of the ten people on the board, one

[Traduction]

Depuis, cependant, il n'y a pas eu tellement de progrès. Le rapport Noel Hall a bien proposé que le Fonds du patrimoine soit activé. Le problème est là. Nous n'aurions pas eu besoin de mener une enquête maintenant si vous aviez décidé de mettre en pratique toutes les recommandations du rapport Noel Hall. Pourquoi envoyer quelqu'un dans tout le pays afin de parler aux intéressés si on n'a pas l'intention d'appliquer ces recommandations? Est-ce pour la forme? Pourquoi ne faites-vous pas pression auprès des dirigeants du CN, monsieur Horner? Vous êtes en mesure d'agir, il y a 56,000 ou 57,000 employés du CN qui s'attendent à ce que vous fassiez quelque chose. Pourquoi ne donnez-vous pas suite à toutes les recommandations du rapport Noel Hall?

M. Horner: On a agit comme on agit dans le cas de toutes les enquêtes et études gouvernementales. On ne donne pas nécessairement suite à toutes les recommandations. Bien des commissaires-enquêteurs ont eux-mêmes cette attitude. Ils proposent certaines idées simplement pour que le gouvernement les examine. Je pense que le rapport Noel Hall a fait de même.

Monsieur le président, je voudrais dire que j'apprécie le fait que tous ces employés du CN s'attendent à ce que je fasse preuve de leadership et de sagesse. J'espère que je pourrai répondre aux attentes de la plupart d'entre eux au moins.

M. Lange: Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président?

Le vice-président: Monsieur Lange.

M. Lange: Pour ce qui est de la recommandation touchant le Fonds de patrimoine, elle ne pourrait pas être appliquée unilatéralement par la société parce qu'elle suppose une cotisation accrue de la part des employés.

M. Turner: En avez-vous fait la proposition la dernière fois que vous avez négocié avec les syndicats du CN? En a-t-il jamais été question? Je ne me souviens plus de l'année où le rapport a été publié. Le CN a-t-il jamais depuis proposé à ses syndicats de contribuer à un tel fonds?

M. Lange: Comme je l'ai dit plus tôt, je n'ai pas été présent toutes les séances de négociations, mais je sais que le sujet a déjà été abordé. Il en a été question entre les partis. Il est évident qu'il n'y a pas eu de suite.

M. Turner: La raison pour laquelle il n'y a pas eu de suite tient-elle au fait que c'était le directeur général qui représentait les retraités et qu'il n'avait pas assez de retraités comme tels touchant une faible pension?

M. Lange: Nous avons déjà parlé ce matin du fait qu'une des parties n'était pas représentée lors de ces discussions. A savoir si c'était la principale raison, je l'ignore.

M. Turner: Vous pensez qu'il est juste que tous ces pensionnés au Canada ne soient pas représentés comme tels?

M. Horner: Ce n'est pas juste, mais il n'est pas juste non plus de dire qu'il n'y a pas de retraités présents. Sur les dix

[Text]

is a pensioner chosen by the directors and one is a pensioner chosen by the labour union. So there are two pensioners out of ten there.

Mr. Turner: The man chosen by the General Chairmen's Association, or elected by them, has to be an official of the brotherhood, and their head office is in the United States of America in Washington or Cleveland or one of these places. He also pays into the Railroad Retirement Act of the United States. He also pays into social security, because he is an employee of an American union. Therefore when he retires, it is possible for him, along with his wife, to get up to seven pensions. This is the reason why a General Chairmen's representative should not be on the committee as far as the CNR pension board is concerned.

Mr. Horner: Mr. Turner, I did not say they were a good representative of the pensioners. I just said it is unfair to say the pensioner has no representative there. A judgment could be made, and you have made a judgment, and it sounds very good to me; the sense of your logic sounds very good to me. But that is a decision on that particular pensioner. It is a decision of the labour unions, not the board.

The board, as I said this morning, is very, very willing to look favourably on receiving representation from the National Council of CN Pensioners' Associations, Inc. on a recommendation on a pensioner of their choice on that board.

• 1550

Mr. Turner: You say he represents the unions. I disagree with you, sir. He represents the officials of the unions. He does not—

Mr. Horner: All right; he is the choice of the officials of the unions.

Mr. Turner: —represent the employees, because the employees have no say as to who is going to be on the pension board.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Horner: That is an argument that the union member would have to make with the union leaders.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of questions.

The Vice-Chairman: Do you want to start off?

Mr. Nowlan: No, you go ahead, I was late—as long as you have my name down. I want to welcome Mr. Horner properly.

An hon. Member: I already did that earlier.

An hon. Member: Be nice.

Mr. Forrestall: If I can refer the chairman of the board to the brief submitted by the Canadian Railway Employees' Pension Association, Inc. earlier on this month, particularly to

[Translation]

membres du conseil d'administration, il y a un retraité choisi par les administrateurs et un retraité choisi par les syndicats. Il y en a donc deux sur dix.

M. Turner: La personne choisie ou élue par l'Association des directeurs généraux doit être un dirigeant de la fraternité dont le siège social se trouve à Washington, à Cleveland ou ailleurs aux États-Unis. Cette personne peut très bien avoir versé des cotisations en vertu de la Loi sur la pension de retraite dans un chemin de fer aux États-Unis. Elle a sans doute également droit à la sécurité sociale aux États-Unis parce qu'elle est membre d'un syndicat américain. Lorsqu'elle se retire, elle peut, avec son conjoint, avoir droit à cette pension. C'est pourquoi le représentant des directeurs généraux ne devrait pas siéger au comité de la Commission des pensions du CN.

M. Horner: Je n'ai pas dit qu'il y avait un représentant adéquat des retraités, monsieur Turner. J'ai dit qu'il n'était pas juste d'affirmer que les retraités n'étaient pas absolument représentés. Vous pouvez porter n'importe quel jugement que vous voulez. Celui que vous venez de porter me semble assez bon, ce que vous dites me semble logique. Il n'en demeure pas moins que la décision relative à ce représentant des retraités relève des syndicats et non pas du conseil d'administration.

Comme je l'ai dit ce matin, le conseil d'administration est parfaitement prêt à examiner favorablement une demande du Conseil national de l'association des retraités du CN voulant que le représentant des retraités à cette Commission soit celui qu'il choisit.

M. Turner: Vous dites que c'est un représentant des syndicats actuellement. Je ne suis pas d'accord avec vous. C'est un représentant des dirigeants syndicaux. Il . . .

M. Horner: Bon, disons que c'est le choix des dirigeants syndicaux.

M. Turner: . . . ne représente pas les employés parce que les employés n'ont rien à dire dans le choix de celui qui doit siéger à la Commission des pensions.

Le vice-président: Merci.

M. Horner: C'est aux membres des syndicats d'agir auprès de leurs dirigeants syndicaux.

Le vice-président: Merci, monsieur Turner. C'est à M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'ai une ou deux questions à poser.

Le vice-président: Je m'excuse, vous voulez commencer?

M. Nowlan: Non, j'étais en retard. Gardez mon nom sur votre liste. Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Horner comme il se doit.

Une voix: Je l'ai déjà fait.

Une voix: Soyez gentil.

M. Forrestall: Je renvoie le président du conseil d'administration au mémoire de l'Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada Incorporée, présenté plus tôt ce

[Texte]

exhibits K, M, N, O and P in that brief, has Canadian National—and perhaps the chairman might be able to find out from one his officials—checked the figures in these exhibits? If so, have they found any of them to be in error? If so, which ones? If that is a massive undertaking, a written response is fine.

Mr. Horner: No, I do not think it is a massive undertaking. I have read the brief and looked at the figures, but I would rather somebody checked them who knows more about their authenticity—whether they are correct or not. Mr. Lange, would you comment?

Mr. Lange: The accounting department has checked all those figures and the figures there are accurate.

Mr. Forrestall: Well . . .

Mr. Lange: We disagree with the conclusions, however.

Mr. Benjamin: That figures.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the consolidated statement of the financial position as at December 31, 1981 is in effect, I suppose, a balance sheet. On the liability side, in connection with the transfer of the share of the liability for employees of VIA Rail and CNCP Telecommunications from the CN pension trust fund, an entry appears for 1981 for a reduction of the liability of \$94,590,000. It is the last entry above the balance. When such a split of pension funds is made, the reduction on the asset side is always for the same amount. It was also for \$94,590,000. The only entry that appears on the asset side is the deduction of \$31,780,000; it is for the share of the unfunded actuarial liability applicable to the same persons. Therefore, the assets and investments listed above were reduced in 1981 by the amount of \$62,810,000. Entries could have been made, and perhaps, in my judgment, should have been made, to show that that \$62,810,000 in investment or other assets was also transferred. The balance sheet could then have been read by anyone, with the amount transferred—that is the \$94,500,000—the same on both sides of the balance sheet. My question, of course, is: What purpose, really, is served by Canadian National in preparing the balance sheet in this manner?

Mr. Horner: In looking at the presentation this morning, back in the tables, I would gather that the \$95 million transferred came out of the \$597 million, but I would let Mr. Lange, who is probably better able than I, to interpret that.

Mr. Lange: We had the actuaries of the two companies involved in each case review the situation to determine how much of the liability related to the employees being transferred. It was then agreed between the two parties what portion of that amount would actually be transferred in cash or securities. It was agreed that the amount that would be transferred was less than the amount of the liability, since there was an unfunded liability for those employees, as there is for the employees who remained with CN. You and I may disagree on the statement presentation, but I think the effect is

[Traduction]

mois-ci, particulièrement aux pièces K, M, N, O et P. Le président du conseil d'administration veut peut-être vérifier auprès de l'un de ses collaborateurs, le CN a-t-il confirmé les chiffres qui s'y trouvent? Y en a-t-il qui soient faux? Quels sont-ils? Si cette vérification demande trop de travail maintenant, je suis prêt à accepter une réponse par écrit.

Mr. Horner: Je ne pense pas que ce soit trop de travail. J'ai bien lu ce mémoire et pris connaissance des chiffres, mais je préférerais que ce soit quelqu'un qui s'y connaisse davantage que moi qui réponde à la question. Monsieur Lange, vous voulez bien vous en charger?

M. Lange: Le service de comptabilité a vérifié tous ces chiffres et confirmé qu'ils sont exacts.

Mr. Forrestall: Eh bien . . .

M. Lange: Nous ne sommes pas d'accord avec les conclusions qui en découlent, cependant.

Mr. Benjamin: Il fallait s'y attendre.

Mr. Forrestall: L'état consolidé de la situation financière au 31 décembre 1981 est un bilan, je suppose. Du côté des obligations, par suite de la mutation d'employés à VIA Rail et aux Télécommunications CNCP il y a, pour 1981, une réduction de l'obligation actuarielle de \$94,590,000. C'est la dernière inscription avant le solde. Dans un tel cas, on devrait retrouver du côté de l'actif le montant correspondant. Ce montant devrait être de \$94,590,000. La seule inscription du côté de l'actif est une réduction de \$31,780,000. C'est la dette actuarielle non capitalisée applicable aux employés mutés. Les placements en 1981 sont donc réduits de \$62,810,000. A mon avis, il y aurait dû y avoir une inscription montrant que \$62,810,000 en placements doivent être transférés. Le bilan, à ce moment-là, indiquerait le même montant des deux côtés, soit \$94,500,000. Ma question est celle-ci. Pourquoi le Canadien National a-t-il décidé de procéder de cette façon?

Mr. Horner: J'ai vérifié les tableaux présentés ce matin et il me semble que les 95 millions de dollars ont été transférés à partir du montant de 597 millions de dollars. Je vais cependant laisser M. Lange répondre à cette question puisqu'il est beaucoup mieux placé que moi pour le faire.

M. Lange: Les actionnaires des deux sociétés ont examiné la situation afin de déterminer le montant de l'obligation relatif aux employés mutés. Après quoi, les deux parties en sont venues à une entente sur le montant au comptant ou en valeurs qui devait être transféré. Ce dernier montant devait être moindre que celui de l'obligation puisqu'il y avait une certaine partie de cette obligation qui n'était pas capitalisée à l'égard de ces employés comme c'est le cas à l'égard de tous les employés du CN qui restent. Nous pouvons être d'accord ou ne pas être d'accord sur la façon dont le bilan est présenté; ce

[Text]

to show that we transferred less money than the total amount of the liability because it was not fully funded in our plan.

• 1555

Mr. Forrestall: A needful movement then.

Mr. Lange: We got rid of the liability to the extent of the employees being transferred, and we also transferred the appropriate amount of money from our fund.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Mr. Chairman, in written to questions about the pension plan, Dr. LeClair was good enough to respond to a question by, I guess, Mr. Turner. If the pension trust funds were transferred—and I am just talking generally now—to an independent trust company, add-on swing, would you object, and on what grounds? The response was that the company would object on the grounds that the present administration of the fund was producing a greater return than could be achieved by an outside trust company. Mr. Chairman, my challenge to the chairman is: prove it.

Mr. Horner: I think that is partially correct; we are pretty proud of what the investment group has done. Also, I think Dr. LeClair could answer better than I for the words he said in his reply. But I also think that CN believes they are the ultimate recipient of any shortfall that may occur. Now we may today be very proud of what the investment group is doing with the CN pension fund, but tomorrow we may not be very proud.

By law we have to pick up that shortfall and therefore we believe, and as chairman of the board I believe, that we have to be able to ride herd very closely on that investment committee. I certainly intend to do it and that is why we say that at least three board members, and not more than six, shall be members of that investment committee to enable the board of directors to, as I say, ride herd on that investment committee because we are the ultimate recipient of any shortfall. That, to me, is the biggest reason why it should not be completely abstract or, as I think were the words used in the previous committee, at arm's length. If we did not have to pick up the shortfall then it could be at arm's length, if somebody else was going to pick it up.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Forrestall.

Mr. Horner: Alex Becks just wants to say a word on that.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Becks.

Mr. Becks: First of all, I would like to state that the results of the CN pension funds have been one of the best in the country, and I do not think any trust company around can match these results in the past couple of years.

The Vice-Chairman: What is your job again?

[Translation]

qu'il indique, c'est que le transfert de l'actif est moindre que ce que représente l'obligation du fait que l'obligation n'était pas entièrement capitalisée dans le régime.

M. Forrestall: Vous n'aviez pas le choix dans ce cas.

M. Lange: Nous nous sommes départis de l'obligation relative aux employés mutés et nous avons transféré le montant approprié à partir de notre caisse.

M. Forrestall: Monsieur LeClair a eu la gentillesse de répondre à un certain nombre de questions concernant le régime de pension, dont une, je pense, qui avait été posée par M. Turner. La question avait trait à la possibilité que les caisses fiduciaires de retraite soient confiées à une société de fiducie indépendante, à un élément nouveau, et à la réaction des dirigeants du CN. Elle visait également à connaître leurs motifs dans un cas comme dans l'autre. La société répondait qu'elle était opposée à une telle mesure parce que l'administration actuelle de la caisse produisait de meilleurs résultats que ce serait le cas avec une société de fiducie de l'extérieur. Je voudrais que le président du conseil d'administration me le prouve.

M. Horner: C'est en partie exact. Nous sommes très fiers des résultats obtenus par le comité des placements. M. LeClair est mieux placé que moi pour répondre à la question puisque c'est lui qui a répondu. Je Voulais indiquer auparavant que selon moi le CN se sent ultimement responsable de n'importe quel trou qui pourrait se produire. Nous sommes très satisfaits du comité des placements actuellement, mais qui sait si ce sera toujours le cas.

De toute façon, de par la loi le CN est obligé de combler n'importe quel manque à gagner qui pourrait se produire. En tant que président du conseil d'administration, je pense qu'il faut surveiller de très près le comité des placements. Je suis prêt à m'en charger. C'est pourquoi aussi il doit y avoir de trois à six membres du conseil d'administration au sein du comité des placements. C'est pour que le conseil d'administration ait l'oeil sur le travail du comité des placements. C'est le CN qui est responsable de tout manque à gagner. Le travail de ce comité des placements ne doit pas se faire dans l'abstrait, il ne doit pas se faire à distance, si vous voulez. Si le CN n'avait pas à se charger du déficit, très bien, les contacts pourraient se faire à distance.

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, monsieur Forrestall.

M. Horner: Alex Becks voudrait dire quelque chose à ce sujet.

Le vice-président: Monsieur Becks.

M. Becks: Je voudrais souligner le fait que les résultats obtenus par les caisses de retraite du CN sont parmi les meilleurs au pays et qu'il n'y a de société de fiducie à mon avis qui ait pu faire mieux au cours des dernières années.

Le vice-président: Quel poste occupez-vous?

[Texte]

Mr. Becks: I am manager of the the international investments at pension trust.

Mr. Forrestall: But you are an employee. You are paid by the trust fund.

Mr. Becks: I am paid by Canadian National.

Mr. Forrestall: By Canadian National, so you have sort of a prejudice there. I just asked you to prove it because you have just told Canadian investors that the safest, most prudent, smartest, wisest people in the country are yourselves.

Mr. Becks: No, but I have powers of independent measurement services, like Wood Gundy which measures all pension funds. We have consistently been in the top quarter in the past 10 years.

Mr. Forrestall: I am being facetious, and you know that.

Mr. Becks: Secondly, currently the costs incurred are less than one-tenth of 1 per cent administration costs. If they turned it over to a trust company, the costs would at least double and probably triple. In addition to that, the fund still would have to pay for auditing the trust companies and administering the investments of the trust company. So it is fair to say that the costs would at least double to triple for managing the fund, while the results during the past 10 years have been inferior. And as Mr. Horner referred, the company is responsible for the liability so the company would have to make up for the inferior results of the trust company or the manager.

Mr. Forrestall: While I pursue that, I would like to ask you how you differentiate between debt and liability and when you recapitalized, who paid the liability or the debt. But I did have one last quick question and, damn it all, I have forgotten what it was. I am sorry, I will pass but I did have one other question I wanted to put to Mr. Horner, but it has gone out of my mind.

• 1600

Mr. Nowlan: Just to clarify that statement, one-half of 1 per cent was for the administration costs of the pension fund?

Mr. Becks: No. Less than one-tenth of 1 per cent.

Mr. Nowlan: Less than one-tenth of 1 per cent. Would you please clarify that because we have certain accounting principles here in the parliamentary restaurant where members of Parliament are supposed to get subsidized meals. In effect, the charge for the meal pays for the food but it does not necessarily pay for the salaries of the girls and the cooks who prepare and serve the food because they are employees of the House of Commons. Does that one-tenth of 1 per cent cover all the salaries? Is that the total cost?

Mr. Becks: It covers the salaries, the office expenses—

Mr. Nowlan: The whole bit.

[Traduction]

M. Becks: Je suis directeur des placements internationaux pour la caisse de retraite.

M. Forrestall: Vous êtes employé. Vous êtes payé par la caisse de retraite.

M. Becks: Je suis payé par le Canadien national.

M. Forrestall: Par le Canadien national. Donc, vous avez un parti pris. Je vous demande de prouver vos dires lorsque vous affirmez que vous êtes les gestionnaires les plus sûrs, les plus prudents, les plus avertis, les plus habiles au pays.

M. Becks: Il y a des organismes indépendants comme Wood Gundy qui mesurent les résultats touchant les caisses de retraite. Nous avons toujours été parmi les 25 meilleurs sur 100 au cours des 10 dernières années.

M. Forrestall: Vous devez savoir que je plaisante.

M. Becks: Deuxièmement, nos frais d'administration actuellement se situent à moins d'un dixième p. 100. Si l'administration des caisses était confiée à une société de fiducie, ses frais doubleraient et même tripleraient probablement. En outre, il faudrait payer à même la caisse les frais de vérification et d'administration des placements de la société de fiducie. Il en coûterait donc deux ou trois fois plus pour l'administration de la caisse, et les résultats, avec une société de fiducie, auraient été moindres au cours des 10 dernières années. Enfin, comme M. Horner l'a indiqué, la société est responsable des obligations de la caisse. Ce qui veut dire qu'il lui faudrait combler le manque à gagner si la société de fiducie obtenait de piétres résultats.

M. Forrestall: A ce sujet, je voudrais savoir ce que vous considérez comme des dettes, est-ce que vous le considérez comme des obligations. Je voudrais savoir également qui a payé ces obligations ou ces dettes au moment où vous avez procédé à une nouvelle capitalisation. J'avais une autre question que je voulais vous poser rapidement, mais je l'ai oubliée. Il va falloir que j'y revienne à une autre occasion. Elle s'adressait à M. Horner.

M. Nowlan: Pour être plus précis, les frais d'administration du fonds de pension représentent un demi p. 100?

M. Becks: Non, moins d'un dixième p. 100.

M. Nowlan: Moins d'un dixième p. 100. Pourriez-vous nous donner quelque précision parce que nous sommes tenus de respecter certains principes comptables au restaurant parlementaire en matière de subvention pour les repas pris par les députés. En fait, le prix des repas permet de payer l'achat de nourriture, mais pas nécessairement le salaire des serveuses et des cuisiniers qui préparent et qui servent à table étant donné qu'il s'agit d'employés de la Chambre des communes. Ce dixième p. 100 permet-il de payer les salaires également? S'agit-il du coût total?

M. Becks: Ce pourcentage couvre les salaires, les dépenses administratives . . .

M. Nowlan: Tout, quoi.

[Text]

Mr. Becks: The whole bit.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would like the chairman to comment on the impact on the pension fund of Mr. MacEachen's reduced or de-indexing . . . Have you made an initial judgment on how this will impact on the . . . ?

Mr. Horner: No. I really have not. I think this is part and parcel of what will be going on between the Canadian National Railways and Treasury Board today and the next few days.

Mr. Forrestall: As you know, Mr. Horner, Mr. Chairman, we will seek a reference similar to the one we had earlier that you are somewhat familiar with, and at that time perhaps we can look into it in more depth. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

I see that Mr. McRae has arrived and we now have a quorum. Perhaps we can look after a couple of housekeeping items before we go back to Mr. Benjamin—these are all motions that you will adore, Mr. Benjamin; I am sure you will not mind if we take a bit of your time.

Mr. Benjamin: It had better not be on my time.

The Vice-Chairman: I would like to advise the members that the subcommittee met and the resolution that was passed at our meeting of June 8, 1982, reads as follows:

That this Committee seek in its Report to Parliament on the Annual Report of the Canadian National Railways for 1980 and 1981, a reference from the House to this Committee enabling a thorough review of CN Pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to require information, to engage professional and technical advisers and to travel within Canada and report back no later than December 31, 1982.

I ask the members for unanimous consent to rescind the above resolution. Would someone move a motion?

Mr. Turner: I so move.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: We have a new resolution to be moved by Mr. Forrestall. Would you read the new motion, Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: This is subject, Mr. Chairman, to your view. At an earlier meeting, through slight misadventure, I worded a motion that was acceptable to the committee in error. If I

[Translation]

Mr. Becks: Tout, c'est exact.

Le vice-président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Je voudrais que le président nous parle des retombées de la déindexation des fonds de pension . . . Est-ce que vous avez déjà fait quelque calcul à ce sujet?

Mr. Horner: Non, pas à vrai dire. Je crois qu'il en sera entre autres questions dans les discussions qui auront lieu au cours des prochains jours entre les Chemins de fer nationaux et le Conseil du Trésor.

Mr. Forrestall: Comme vous le savez, monsieur Horner, nous allons essayer de demander que l'on fasse une étude à ce sujet du même type que celle que nous avons faite avant et que vous connaissez un peu, et à cette occasion nous étudierons la question plus en détail. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall.

Je vois que M. McRae est arrivé et nous avons maintenant le quorum. Nous pourrions peut-être passer à l'étude de quelques questions de régie interne avant d'en revenir à M. Benjamin—it s'agit d'un ensemble de motions qui vous feront très certainement grand plaisir, monsieur Benjamin; en conséquence, si j'empiète un peu sur votre temps de parole c'est parce que je sais que cela ne vous fait rien.

Mr. Benjamin: Je préférerais qu'on n'empiète pas sur mon temps de parole.

Le vice-président: Je voudrais signaler aux membres du comité que le sous-comité s'est réuni et qu'une motion a été adoptée lors de la séance du 8 juin 1982, qui se présente de la façon suivante:

Que le Comité, dans son rapport au Parlement sur les rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour les années 1980 et 1981, tente d'obtenir la permission de la Chambre pour lui permettre de faire une étude approfondie des pensions du CN, ainsi que le pouvoir nécessaire pour convoquer des témoins, pour demander des renseignements, pour embaucher des conseillers professionnels et techniques et pour voyager à l'intérieur du Canada et d'en faire rapport au plus tard le 31 décembre 1982.

Je demande aux membres s'il y a consentement unanime pour abroger cette motion. Quelqu'un propose la motion d'abrogation?

Mr. Turner: Moi.

La motion est adoptée.

Le vice-président: Nous avons maintenant une nouvelle motion proposée par M. Forrestall. Voudriez-vous donner lecture de cette nouvelle motion, monsieur Forrestall, s'il vous plaît.

Mr. Forrestall: Cela dépend de ce que vous en pensez, monsieur le président. Au cours d'une séance antérieure, j'avais rédigé une motion qui avait induit le comité en erreur.

[Texte]

must, for process, withdraw that, I would ask the members' consent to withdraw it and replace it with another one.

The Vice-Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I move, seconded by Mr. Turner, Mr. Benjamin, Mr. Nowlan et al, that this committee seek in its report to the House on the annual reports of the Canadian National Railways for 1980 and 1981, a reference enabling a thorough review of Canadian National pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to engage secretarial staff and professional advisers, and to report back not later than December 31, 1982.

The Vice-Chairman: It is moved by Mr. Forrestall, seconded by MM. Benjamin, Turner and Nowlan, that this committee seek in its report to the House on the Annual Report of the Canadian National Railways for 1980 and 1981, a reference enabling a thorough review of Canadian National Pensions, together with the necessary authority to call witnesses, to engage secretarial staff and professional advisers, and to report back no later than December 31, 1982.

Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am pleased to second that motion, but one point for clarification. One thing that has been unfair about this whole issue of railway pensions for the last couple of decades is that the CNR is always getting kicked in the head. Will we be able to call as witnesses Canadian Pacific pensioners? Will we be able to call the CPR in front of us? Because frankly, I think they do a worse job than the CN in relation to the pensioners. Do we have some freedom as to the witnesses we hear?

The Vice-Chairman: I certainly understand the problem and I share your concern. From what I read of our authority, which is subsequent to the annual reports of the Canadian National Railways, I think that we can invite them to appear. We could criticize them for not accepting our invitation, but I do not think we can force them to appear. We should meet to discuss our list of invitations.

• 1605

Mr. Benjamin: We have no problem about having the CP pensioners' association.

The Vice-Chairman: For sure. So is there unanimous consent? Is it agreed?

Motion agreed to.

[Traduction]

Si vous me le permettez, je voudrais la retirer et je dois donc demander aux membres du comité leur consentement à ce sujet afin de la retirer et de la remplacer par une autre.

Le vice-président: Nous sommes d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: Monsieur le président, je propose, appuyé par M. Turner, M. Benjamin, M. Nowlan et d'autres, que le comité, dans son rapport à la Chambre sur les rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1980-1981, demande l'autorisation d'effectuer une étude complète des Chemins de fer nationaux du Canada et pour ce faire qu'il obtienne le pouvoir nécessaire pour convoquer des témoins, pour embaucher des conseillers professionnels et techniques et qu'il rende compte à la Chambre au plus tard le 31 décembre 1982.

Le vice-président: Il est proposé par M. Forrestall, appuyé par MM. Benjamin, Turner et Nowlan que le comité dans son rapport au Parlement sur les rapports annuels des Chemins de fer Nationaux du Canada pour 1980 et 1981, tente d'obtenir la permission de la Chambre pour lui permettre de faire une étude approfondie des fonds de pension du CN, ainsi que le pouvoir nécessaire pour convoquer des témoins, pour embaucher des conseillers professionnels et techniques et d'en faire rapport au plus tard le 31 décembre 1982.

Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis très heureux d'appuyer cette motion mais je voudrais que l'on me précise un point. Depuis les 20 dernières années il y a quelque chose d'injuste dans toute la question des pensions des Chemins de fer nationaux, à savoir que ces derniers doivent tout le temps payer les pots cassés. Pourrons-nous demander à certains retraités du CP de comparaître devant le comité? Parce que, pour être franc, je crois qu'ils s'en sont beaucoup moins bien tirés que le CN en ce qui concerne le sort qu'ils ont réservé à leurs retraités. Est-ce que nous pouvons choisir les témoins que nous allons inviter?

Le vice-président: Je comprends tout à fait ce que vous dites et je partage d'ailleurs votre avis. Après lecture du document que vous nous avez présenté et qui fait suite aux rapports annuels des Chemins de fer nationaux du Canada, je crois qu'effectivement nous pourrons les inviter à comparaître. S'ils refusaient notre invitation, nous pourrions les en critiquer mais je ne pense pas que nous puissions les obliger à comparaître devant le Comité. Il faudrait d'ailleurs que nous nous réunissions pour discuter la liste des personnes que nous allons inviter à comparaître.

M. Benjamin: Nous ne trouvons rien à redire au fait que l'on invite l'Association des retraités du CP.

Le vice-président: Certainement. Y a-t-il donc consentement unanime? Sommes-nous d'accord?

La motion est adoptée.

[Text]

The Vice-Chairman: Thank you. Now, while we have a quorum, I would like to present the Eleventh Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure. Is there a motion to adopt this report?

Mr. Bockstael: I so move.

Motion agreed to.

(See *Minutes of Proceedings*)

The Vice-Chairman: Thank you, gentlemen. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, following up on matters raised by Mr. Turner about employees being able to get a mortgage on their home from their own pension fund, the Canadian National Pension Trust Fund now has \$334 million in mortgages and loans secured by real estate. Now maybe that is shopping centres and other high-rise office buildings and apartment blocks, I do not know, but what you are already doing in mortgages and loans secured by real estate, why could you not say to employees: If you want a mortgage for \$25,000 on a \$50,000 house you can have it at 13 or 14 per cent, which is better than the average return you are getting on your earnings of investments? Why not? They might not ask for such a big wage increase either, to cover the present mortgages they are paying.

Mr. Horner: Maybe Mr. Becks can reply to it, but I can give you my gut feeling as the chairman of the board.

An hon. Member: Show heart, lots of heart.

Mr. Horner: That is my problem. My heart is too big.

An hon. Member: Not big enough.

Mr. Horner: No, no, my heart is too big. The purpose of the pension fund and the purpose of me as an individual working for a company paying into a pension fund is to safeguard and protect that fund in case of the company going broke or something happening. If each individual worker of a company used their pension fund to build a house, as you suggest, Mr. Benjamin, and the company went broke—I am not suggesting that the principle applies to Canadian National Railway, but I am dealing with the concept of the principle that you raised—then the individual worker would be without a job and may well be without a pension. So the purpose of a pension fund and the creation of a pension fund and the deductions for a pension fund would in essence be eroded drastically, and I think the concept would be wrong but I would let Mr. Becks Maybe I have said something I should not have, but that is my belief as to what a pension fund is for, to secure income outside of their employment, even though they are away from their employment.

[Translation]

Le vice-président: Merci. Tant que nous avons le quorum, je voudrais présenter le onzième rapport du sous-comité du programme et de la procédure. Quelqu'un présente-t-il une motion d'adoption du rapport?

M. Bockstael: Moi.

La motion est adoptée.

(Voir *Procès-verbal et témoignages*)

Le vice-président: Merci, messieurs. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais revenir à la question soulevée par M. Turner qui a dit que les employés du CN pouvaient obtenir de la caisse fiduciaire de retraite du CN un prix hypothécaire pour leur maison, et que la caisse de retraite avait maintenant un portefeuille d'hypothèques et de prêts garantis par des actifs immobiliers de 334 millions de dollars. Maintenant s'agit-il de centres commerciaux, de tours pour bureaux ou pour appartements, je ne saurais dire mais étant donné que vous consentez de tels prêts garantis, pourquoi ne pourriez-vous pas dire à vos employés: si vous voulez une hypothèque de \$25,000 ou de \$50,000 pour votre maison, eh bien nous allons vous la consentir à 13 ou 14 p. 100 ce qui pour vous serait plus rentable par rapport au rendement moyen sur vos profits ou sur vos investissements? Pourquoi pas? Si vous le faisiez, vos employés ne demanderaient peut-être pas des augmentations de salaires aussi importantes précisément pour pouvoir faire face aux taux d'intérêt hypothécaires élevés à l'heure actuelle.

M. Horner: M. Becks pourrait peut-être répondre à cela, pour ma part je pourrais vous dire ce que j'en pense en tant que président du conseil d'administration.

Une voix: Ayez du cœur, beaucoup de cœur.

M. Horner: Le problème est là, j'en ai trop.

Une voix: Pas assez.

M. Horner: Non, non, bien au contraire. La raison d'être de la caisse de retraite et la raison pour laquelle moi-même en tant qu'individu travaillant pour la compagnie j'y participe, consiste à protéger les fonds qui sont déposés au cas où la compagnie fait faillite ou que sa situation tourne à l'aigre. Si chaque travailleur puisait dans la caisse de retraite pour se faire bâtir une maison, comme vous le proposez, monsieur Benjamin, et qu'un peu plus tard la compagnie fasse faillite, je ne veux pas dire que ce soit le cas pour les Chemins de fer nationaux du Canada, mais je parle du principe que vous avez évoqué, eh bien dans ce cas les travailleurs se trouveraient sans emploi et peut-être sans pension. Donc, la raison d'être d'une caisse de retraite et d'un fonds de pension ainsi que des déductions sur les salaires des travailleurs pour alimenter cette caisse serait fondamentalement altérée si l'on se servait des fonds recueillis différemment; par conséquent, je crois que votre principe est en quelque sorte faux mais je vais laisser à M. Becks Mes mots ont peut-être dépassé ma pensée mais pour ma part je suis convaincu que la raison d'être d'une caisse de retraite est d'assurer des revenus aux gens qui ne travaillent plus.

[Texte]

• 1610

Mr. Benjamin: Even if the mortgages and loans you already had were secured by real estate. I presume if the CNR went broke, then the present—

Mr. Horner: If you said to me the CNR employee should be able to take 3 per cent, 5 per cent, 10 per cent of his pensions fund and borrow it as housing insurance, say, then that would be different. I do not have the figures before me but certainly Mr. Becks can comment. And while he is commenting perhaps in reply to your questions this morning, he can give you the individual rate of return of all their investments. Then you can have an idea that the portfolio is broadly spread to safeguard the pensioners. To safeguard the pensioners and the investment they made in it. You suggest that it should be narrowly spread on the person's home alone, and that is where you are wrong.

Mr. Benjamin: No, no. But surely some portion of the investment portfolio of the pensions fund, some portion of it—

Mr. Horner: That is a different story from what you suggested before.

Mr. Benjamin: —could go to employees to make a loan, take out a mortgage with the CN pension plan, just like all the other mortgages and loans you have that are secured by real estate.

Mr. Becks: Let me expand on it. First of all, because of the size of the fund, we are basically wholesalers instead of retailers. If we were to provide mortgages on the individual homes of our employees, it would require an appraisal like the trust companies do. It requires a credit rating of the person in question. It requires, sometimes, the collection of insurance or tax payments, and these are, first of all, things that are done by trust companies and banks very efficiently. As to the second point about the rate of—

Mr. Benjamin: That is not so. I am sorry, Mr. Chairman. For the employee, just like any other home-buyer, his real estate agent and his lawyer have to do the appraising; have to get the approvals and so forth. That is all done. Your trust fund does not have to do that.

Mr. Horner: Somebody has to.

Mr. Becks: Say then, we have to set up a staff to evaluate these appraisals from the lawyers and trust companies.

Mr. Benjamin: Let us go on to another matter.

Mr. Becks: As for the interest rates, if we were to give individual mortgages, we would have to charge the going market rate, because it would be very unfair to other participants of the pensions trust fund, who do not own a home or who do not need a mortgage, that their money should be invested at below market rates.

[Traduction]

M. Benjamin: Même si les hypothèques que Vous aviez déjà étaient garanties par des biens fonciers. Je suppose que si le CN faisait faillite, . . .

M. Horner: Si vous me disiez que l'employé du CN devrait pouvoir emprunter 3 p. 100, 5 p. 100 ou 10 p. 100 de sa participation aux caisses de retraite pour financer des assurances domiciliaires, par exemple, ce serait différent. Je n'ai pas ces chiffres en ma possession mais M. Becks peut certainement vous en dire un mot ou deux. Il pourra peut-être en profiter pour vous donner les taux de rendement pour chacun des investissements que vous aviez demandés ce matin. Vous pourrez ainsi constater que ces investissements sont suffisamment diversifiés pour protéger les retraités, pour protéger les retraités et leurs investissements. Selon vous, ces investissements devraient être concentrés sur le domiciliaire, et je pense que c'est une erreur.

M. Benjamin: Non. Une partie du portefeuille d'investissements des caisses de retraite, une partie . . .

M. Horner: Ce n'est plus du tout ce que vous demandiez auparavant.

M. Benjamin: . . . pourrait être dégagée pour que les employés puissent faire des emprunts, se servir de la caisse de retraite du CN pour prendre des hypothèques, c'est-à-dire faire la même chose que pour les hypothèques et les emprunts que vos biens fonciers garantissent.

M. Becks: Permettez-moi de vous donner de plus amples explications. Tout d'abord, étant donné l'importance de cette caisse, nous sommes avant tout des grossistes et non pas des détaillants. Pour offrir des hypothèques pour les domiciles individuels de nos employés, il faudrait que comme les compagnies fiduciaires nous procédions à une évaluation. Il faut évaluer le crédit des requérants. Parfois, il faut se charger de la perception de l'assurance ou des impôts locaux, chose dont les compagnies fiduciaires et les banques se chargent avec grande efficacité. Deuxièmement, pour ce qui est du taux . . .

M. Benjamin: Ce n'est pas vrai. Je m'excuse, monsieur le président. Ces employés ne sont pas différents des autres acheteurs, ce sont leurs agents immobiliers et leurs avocats qui doivent se charger de l'évaluation, obtenir l'approbation, etc. Ce ne serait pas à votre caisse de le faire.

M. Horner: Quelqu'un doit le faire.

M. Becks: Il nous faudrait alors du personnel pour évaluer les évaluations faites par les avocats et les compagnies fiduciaires.

M. Benjamin: Passons à une autre question.

M. Becks: Pour ce qui est des taux d'intérêt, si nous devions accorder des hypothèques individuelles, il nous faudrait demander le taux courant sur le marché car autrement cela serait très injuste envers les autres cotisants à la caisse de retraite qui ne possèdent pas de maison ou qui n'ont pas besoin d'hypothèque, d'investir leur argent à des taux inférieurs à ceux du marché.

[Text]

As for returns on the mortgage portfolio, as was said, of 9.8 per cent, this is the result of the fact that mortgage rates have been going up the last couple of years very drastically, and these are old mortgages which are going to come due during the coming years.

As for the diversification of the mortgage portfolio, I can assure you that it is not only invested in shopping centres or high rise buildings, but around 50 per cent is invested in single homes and apartments, which have been taken from approved lenders like trust companies or banks.

Mr. Benjamin: Okay. Mr. Chairman, there are corporations in Europe and Japan and wherever which help their employees with mortgages at lower rates than the market has, but that is another story and we will go into that some other time.

I have not looked at this for many years, but do the widows of pensioners, when they reach the age of 70, still draw the spouse's railway pension, or are they cut off?

Mr. Lange: I am not sure I understand the question.

Mr. Benjamin: Say that a pensioner dies at 70; his wife is 55 or 60; she draws the spouse's pension—

Mr. Lange: As long as she lives.

Mr. Benjamin: As long as she lives?

Mr. Lange: It has always been that way.

Mr. Benjamin: With CN?

Mr. Lange: Yes.

Mr. Benjamin: I see. Okay. My mother on CP got cut off as soon as she got to be 70. She was cut off for \$30 per month. That is not the case with CN? God bless it!

Mr. Chairman, let us get back to a little bit of humanity about this whole issue. A pensioner spoke to me this morning who was in the audience. He is 82 years of age; he retired at the age of 65; that is, he retired 17 years ago. There is no Canada Pension. He got \$333 per month and is now up to \$433. We had another pensioner in the audience. He is retired from Canadian National and, by the way, is a telegrapher like I used to be, and he retired February 1, 1968. No Canada Pension. He got \$554 a month, plus \$54 a month for early retirement. He retired at age 62. That gave him \$608 a month.

• 1615

In 1971, when he became 65, he got \$76 a month old age pension, and his CN pension was reduced by that amount. The increments, the ad hoc payments that he has received every year since, now has him back up to a little beyond where he was when he retired. He now gets \$682 a month. His 1968

[Translation]

Pour ce qui est du rendement du portefeuille hypothécaire, comme nous l'avons dit il est de 9.8 p. 100, car bien que les taux hypothécaires au cours des deux dernières années aient augmenté d'une manière très spectaculaire, il s'agit d'hypothèques anciennes qui viendront à échéance au cours des prochaines années.

Pour ce qui est de la diversification du portefeuille hypothécaire, je peux vous assurer que non seulement nous investissons dans les centres commerciaux ou les tours, mais environ 50 p. 100 sont investis dans des maisons unifamiliales ou des appartements financés par des bailleurs agréés tels que les compagnies fiduciaires ou les banques.

M. Benjamin: Très bien. Monsieur le président, certaines sociétés en Europe, au Japon, etc. offrent à leurs employés des hypothèques à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché, mais c'est une autre histoire et nous y reviendrons une autre fois.

Cela fait de nombreuses années que je ne me suis pas penché sur cette question, mais est-ce que les veuves des retraités, lorsqu'elles atteignent l'âge de 70 ans, touchent toujours la pension de leur époux ou perdent-elles leurs droits?

M. Lange: Je ne suis pas sûr de comprendre la question.

M. Benjamin: Disons qu'un retraité meurt à 70 ans; sa femme a 55 ou 60 ans, continue-t-elle de recevoir la pension de son époux?

M. Lange: Jusqu'à sa mort.

M. Benjamin: Jusqu'à sa mort?

M. Lange: Cela a toujours été ainsi.

M. Benjamin: Au CN?

M. Lange: Oui.

M. Benjamin: Je vois. Très bien. La retraite que ma mère touchait du CP a été réduite quand elle a eu 70 ans. La pension a été réduite de \$30 par mois. Ce n'est pas le cas au CN? Dieu merci!

Monsieur le président, permettez-moi de replacer toute cette question dans une perspective humanitaire. J'ai conversé ce matin avec un retraité qui était présent dans la salle. Il a 82 ans; il a pris sa retraite à 65 ans, c'est-à-dire qu'il a pris sa retraite il y a 17 ans. Il ne touche pas de pension du Canada. Il a commencé par toucher \$333 par mois et maintenant il en touche \$433. Il y avait un autre retraité dans la salle ce matin. Après avoir travaillé pour le Canadien National et, en passant, comme télégraphiste, tout comme moi, il a pris sa retraite le 1^{er} février 1968. Pas de pension du Canada. Il touchait \$554 par mois plus \$54 par mois pour retraite anticipée. Il a pris sa retraite à 62 ans. Cela lui faisait \$608 par mois.

En 1971, lorsqu'il a eu 65 ans, il a reçu \$76 par mois de pension de vieillesse, et sa pension du CN en a été réduite d'autant. Les augmentations successives qu'il a reçues au cours des années font que maintenant il touche un peu moins que lorsqu'il a pris sa retraite. Il touche maintenant \$682 par mois.

[Texte]

pension was \$608. Now in 1982 dollars—and he does not qualify for the Canada Pension Plan—this guy should be getting \$1,000, \$1,100 or \$1,200 a month.

Now is that the policy: the minute they become eligible for the old age pension, their CN pension is reduced by that amount when they take early retirement?

Mr. Lange: There is a provision in our plan where persons retiring before they draw the OAS pension can integrate their CN pension with OAS—to the extent that until they start drawing OAS they get a greater pension from CN—and then that amount is deducted when they start drawing OAS. It is one of the provisions of our plan. It is optional, at the wish of the retiree.

Mr. Benjamin: They can choose to integrate . . .

Mr. Lange: Or not integrate. If they do not integrate, then they get a smaller CN pension. Let me make sure I have this right. Maybe I had better have the pension administration expert explain this, since it is a case I am not familiar with.

Mr. Benjamin: He integrates or stacks them, right?

Mr. S. Khatib (Manager, Pensions Administration, Canadian National Railways): He retired in 1968, you mentioned?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Khatib: In 1968, the pension was based on 1.5 per cent payable to age 65. At age 65, the co-ordination at that time of 1 per cent, and up to their YMPE, and 1.5 per cent will apply. That was just to give him some additional income to age 65. This rule has been changed now, in 1975, when the 2 per cent plan was adopted.

Mr. Benjamin: All right. I guess what I am getting at, Mr. Chairman, is this. The bottom line is that this pensioner, who is now getting \$682, compared to the 1968 dollars or the 1971 dollars when he started drawing the old age pension, is away far behind. He now must be 77 or 78 years of age. He is away behind. Surely it is incumbent upon the board of directors and the management of Canadian National, on all the railway brotherhoods, to take a little bit more, whether it is out of excess earnings or any damned thing else, for those people in those kinds of situations who are 75, 85 and 90 years of age, who do not have a Canada Pension.

Mr. Chairman, I want to return now to the Chairman of the Board and congratulate him. I know he is aware that I put a question to Dr. LeClair at the earlier hearings a couple of weeks ago and I would hope that either the chairman of the board or the minister will provide the committee, in writing, the details of the duties of the chairman. I know this chairman is a hard-working guy—he is a workaholic—but I would just like to know what the details are besides chairing board meetings and committee meetings.

[Traduction]

Sa pension de retraite en 1968 était de \$608. En dollars 1982—et il n'a pas droit au régime de pension du Canada—it devrait toucher \$1,000, \$1,100 ou \$1,200 par mois.

Est-ce bien la politique? Dès qu'ils touchent la pension de vieillesse, leur pension du CN est réduite d'autant lorsqu'ils prennent une retraite anticipée?

M. Lange: Selon une disposition de notre régime de retraite, les personnes qui prennent leur retraite avant de percevoir leur pension de sécurité de vieillesse peuvent y intégrer leur pension de retraite du CN—jusqu'à ce qu'ils commencent à percevoir la sécurité de vieillesse la pension versée par le CN est plus importante—and ensuite ce montant est réduit lorsqu'ils commencent à percevoir la sécurité de vieillesse. C'est une des dispositions de notre régime. C'est une option laissée ouverte aux retraités.

M. Benjamin: Ils peuvent choisir de l'intégrer . . .

M. Lange: Ou de ne pas l'intégrer. S'ils ne l'intègrent pas, ils reçoivent une pension du CN moins grande. Permettez-moi que je m'assure de ne pas me tromper. Je ferais peut-être mieux de demander au responsable de l'administration des retraites de vous en parler car ce n'est pas mon domaine.

M. Benjamin: Il peut soit les intégrer soit les additionner, n'est-ce pas?

M. S. Khatib (directeur, administration des pensions, Société des chemins de fer nationaux): Vous avez dit qu'il avait pris sa retraite en 1968?

M. Benjamin: Oui.

M. Khatib: En 1968, la pension était fondée sur 1.5 p. 100 payable à l'âge de 65 ans. A 65 ans, il y avait la coordination de 1 p. 100 jusqu'au RAMC, et 1.5 p. 100 sont appliqués. C'était simplement pour lui donner des revenus supplémentaires à 65 ans. Cette règle a été modifiée en 1975 lorsque le plan de 2p. 100 a été adopté.

M. Benjamin: Très bien. Il reste, monsieur le président, que ce retraité, qui perçoit maintenant \$682, quand on fait la comparaison avec les dollars de 1968 ou 1971, année où il a commencé à percevoir sa pension de vieillesse, touche beaucoup moins en valeur absolue. Il doit avoir maintenant 77 ou 78 ans. Il touche beaucoup moins. Il est évident que le conseil d'administration et la direction du Canadien national doivent dégager un peu plus d'argent en le prélevant sur les gains excessifs ou sur n'importe quoi d'autre, pour améliorer le sort de ces personnes de 75, 85 et 90 ans qui ne touchent pas de pension du Canada.

Monsieur le président, je voudrais revenir au président du conseil d'administration et le féliciter. Il n'ignore pas que j'ai posé une question à M. LeClair au cours des premières réunions il y a une ou deux semaines, et j'espère que le président du conseil d'administration ou le ministre fournira au Comité, par écrit, le détail des fonctions du président. Je sais que ce président est un très grand travailleur, un travailleur invétéré, mais j'aimerais savoir quelles sont exactement ses fonctions mises à part présider les réunions du conseil et les réunions du Comité.

[Text]

Shortly before or shortly after, and my memory is subject to correction, the new chairman of the board made some statements about the statutory grain rate and the branch lines, to the effect that they have to be changed or they have to go, in that order. I want to ask the chairman of the board this. The Gilson report was filed yesterday. The recommendations are contingent upon another 1,122 miles of branch lines being abandoned. Does he agree with that?

The Vice-Chairman: That is your final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Horner: I did see your question, Mr. Benjamin, and with the help of the secretary did go to some trouble to determine exactly, for your benefit and the committee's benefit, the duties of the chairman. I could table this or read it out. It is not prepared in any great detail, but I do have an outline in front of me. If you want me to read it out, I would gladly read it out to you. Do you want me to table it?

• 1620

Mr. Benjamin: Well, send us all a—or table it. I am sure the duties that have been outlined coincide with it being a full-time job.

Mr. Horner: All right.

An hon. Member: Have you read it?

Mr. Horner: Yes.

Mr. Benjamin: If it is a full-time job, who the hell is going to run the ranch?

Mr. Horner: I have three sons that are on the ranch, and they think they are better able to run it without me. I sometimes doubt that.

With regard to the grain rates and the branch lines, when some people tell me I made statements, I wonder when, because I am such a quiet fellow.

Mr. Nowlan: All these *Hansards*.

Mr. Horner: What I think I said was that if the government is prepared to guarantee the Crow GAAP, and if farmers, after the Gilson report, are going to have to pick up some additional costs in the moving of grain, and if those additional costs are related to the inefficiency or the efficiency of the railroad system, either CN or CP, then the farmers—not necessarily the railroad—must make certain that the railroads run an efficient system, because if they do not it is logical to assume that the additional costs after the Crow GAAP will be greater to them. Now I understand Gilson, and I have not had time to read the whole report, he put a freeze of 3 per cent increase onto the farmers. But I made that statement before his recommendation. The basis of that was okay. If I am going to pay more as a farmer, then I want an efficient railroad.

[Translation]

Peu de temps avant ou de peu de temps après sa nomination, j'avoue ne pas être certain, le nouveau président du conseil a dit que le tarif statutaire pour les céréales devrait être changé et que certaines lignes secondaires devraient être abandonnées. Le rapport Gilson a été déposé hier. Ses recommandations reposent sur la suppression de 1,122 milles supplémentaires de lignes secondaires. Le président est-il d'accord?

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: D'accord.

M. Horner: J'ai vu votre question, monsieur Benjamin, et avec l'aide du secrétaire je ne suis efforcé de déterminer exactement, pour votre gouverne et celle du Comité, quelles étaient les fonctions du président. Je pourrais déposer ce texte ou vous le lire. Il n'y a pas tous les détails, mais les grandes lignes. Si Vous voulez que je vous le lise, je m'en ferai un plaisir. Est-ce que vous voulez que je le dépose?

M. Benjamin: Envoyez-vous nous tout— ou déposez-le. Je suis certain que ces fonctions correspondent à un emploi à plein temps.

M. Horner: Oui.

Une voix: L'avez-vous lu?

M. Horner: Oui.

M. Benjamin: C'est un emploi à plein temps, qui va s'occuper du ranch?

M. Horner: J'ai trois fils qui s'en occupent, et je crois qu'ils estiment s'en occuper mieux sans moi. Parfois, j'en doute.

Pour ce qui est des tarifs pour les céréales et des lignes secondaires, lorsque les gens me disent que j'ai fait des déclarations, je me demande quand, étant d'un naturel si peu loquace.

M. Nowlan: Vous ne lisez jamais le *Hansard*?

M. Horner: Je crois avoir dit que si le gouVERNement était disposé à garantir l'accord du Nid-de-Corbeau, et si les agriculteurs, selon le rapport Gilson, doivent assumer une plus grande part des frais du transport des céréales, et si ces frais supplémentaires sont liés à l'inefficacité ou à l'efficacité du réseau ferroviaire, le CN, le CP et les agriculteurs—pas forcément les chemins de fer—doivent assurer que le service offert par les chemins de fer est efficace car autrement il est logique de supposer qu'après l'accord du Nid-de-Corbeau les frais supplémentaires seront encore plus grands pour eux. Je comprends Gilson, je n'ai pas eu le temps de lire tout son rapport, mais il bloque l'augmentation pour les agriculteurs à 3 p. 100. J'ai fait cette déclaration avant qu'il ne fasse ses recommandations. Cela me semble tout à fait acceptable. Si en tant qu'agriculteur je dois payer plus, je veux des services ferroviaires efficaces.

[Texte]

I do not know where this 1,122 miles runs, and I would not comment on it unless I did, but if the branch line to some place adds to the inefficiency of the railroad, whether it be the CNR or the CP, then it is going to add to the cost of that farmer after Crow or in the new Crow. I think the farmer today is paying for roads, he is paying for trucks, and I do not think he should be asked to pay for the maintenance of an obsolete branch line. That was the basis of my thoughts at that time and my thoughts to this day as chairman of the board.

Mr. Benjamin: And the elevators those farmers own, they are just supposed to get up and walk away from them?

Mr. Horner: I think there is a mistaken belief today in Saskatchewan and in Alberta and Manitoba that the elevator company primarily speaks at all times for the farmer. It sometimes thinks and speaks for the elevator company, and sometimes, in the thinking I have and the judgment I have of the thoughts they have written, they put the elevator company before the farmer. And if you are Mr. Turner of Saskatchewan Wheat Pool, or Mr. Macpherson of the Alberta Wheat Pool, I would say the same thing in this committee. I firmly believe that as Chairman of the Canadian National Railways and as a farmer.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I would like perhaps to do what Mr. Benjamin did and have a few questions on the pension problem, and then if you can let me know, Mr. Chairman, when my time has about five minutes to go, I really want to come back to welcome in proper style the new chairman of the CN. It was an unexpected pleasure to see him here today. I know and see him from time to time, but it is also very ironic and proper that we perhaps see him here in this room, 371 West Block, which is where I first saw him many years ago. He certainly knew how to express thoughts at times and certainly participated vigorously in debate—

Mr. Horner: And never ate crow.

Mr. Nowlan: —and did not eat crow, never ate crow.

So I think it is appropriate that the first exposure of the new chairman, in the finest sense of that word, is in the old caucus room of the Conservative party before we change some of our thoughts, too, and meet somewhere else. So everyone has changed, Mr. Chairman to the chairman, and we know this chairman has changed some things, but I do not think he has changed all things, and that is what I would like to plumb later on.

• 1625

But first, while I am on the chairman, since Mr. Benjamin let up with it, I would like to ask the chairman—and he is welcome, and he will note that unlike other political appointments . . . I have no hesitation about political appointments in

[Traduction]

Je ne sais où se trouvent ces 1,122 milles de lignes secondaires, et je ne ferai pas de commentaires tant que je ne le saurai pas, mais si une ligne secondaire ajoute à l'inefficacité des services ferroviaires, qu'il s'agisse du CN ou du CP, il est certain que quoi qu'il arrive avec le tarif du Nid-de-Corbeau, ce sont les agriculteurs qui paieront la facture. Aujourd'hui, ce sont les agriculteurs qui financent les routes, qui financent les camions, et je ne pense pas qu'on devrait leur demander de financer l'entretien de lignes secondaires inutiles. C'est ce que je pensais à l'époque et c'est ce que je pense aujourd'hui en tant que président du conseil.

M. Benjamin: Et les élévateurs qui appartiennent à ces agriculteurs, sont-ils censés tout simplement les abandonner?

M. Horner: Je crois qu'en Saskatchewan, en Alberta et au Manitoba, aujourd'hui, on croit à tort que les compagnies d'élévateurs défendent toujours les intérêts des agriculteurs. Parfois elles défendent leurs propres intérêts, et parfois, d'après ce que j'ai pu constater, elles placent leurs intérêts avant ceux des agriculteurs. Si vous étiez M. Turner de la *Saskatchewan Wheat Pool* ou M. Macpherson de l'*Alberta Wheat Pool*, je dirais encore la même chose. J'en suis fermement convaincu en tant que président de la Société nationale des chemins de fer et en tant qu'agriculteur.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'aimerais imiter M. Benjamin et poser quelques questions au sujet de la caisse de retraite, puis, monsieur le président, si vous pouviez me signaler lorsqu'il ne me restera plus qu'environ 5 minutes, j'aimerais souhaiter, dans les formes, la bienvenue au nouveau président du CN. Le voir ici aujourd'hui est un plaisir inattendu. Je le connais et je le vois de temps en temps, mais il est très ironique, et approprié, de le revoir dans cette pièce, dans la pièce 371 de l'Édifice de l'Ouest, pièce où je l'ai vu pour la première fois il y a de nombreuses années. Il savait certainement exprimer son point de vue et participer avec vigueur au débat . . .

M. Horner: Et je n'ai jamais mangé de corbeau.

M. Nowlan: . . . et ne mangeait pas de corbeau, n'a jamais mangé de corbeau.

Il est donc approprié que la première apparition officielle du nouveau président, dans le sens le plus raffiné du terme, se fasse dans l'ancienne salle de caucus du parti conservateur avant que nous ne modifiions certaines de nos pensées et que nous ne nous réunissions ailleurs. Tout le monde a donc changé, monsieur le président, et nous savons que ce président a changé certaines choses, mais je ne pense pas qu'il ait tout changé, et c'est de cela dont j'aimerais parler plus tard.

Et puisqu'on en est au chapitre des présidents, et que M. Benjamin en a fini avec le sujet, je voudrais demander au président—qui est le bienvenu, et je voudrais lui faire remarquer qu'à la différence d'autres nominations politiques . . . je

[Text]

crown corporations. There really was not—except for some people in one party who came out publicly—as much negative comment as that type of appointment usually attracts.

I do think that is a tribute to the chairman, as Mr. Benjamin said, for certainly his activity in the transport committee, as chairman of the caucus committee, and as the chairman of the standing committee Certainly I, for one, am looking forward to his participation as chairman of the CN, one of our notable crown corporations.

This is one of the reasons I want to ask my first question to Mr. Horner, because I certainly know And I have interesting quotations here, with which I am not going to bore the committee today. But I can certainly forewarn Mr. Horner the next time he comes, there are going to be many more perceptive and penetrating questions on certain issues on which the then-member from Crowfoot—now chairman of the CN—had very definitive thoughts. But the one thing you cannot say about this chairman is that he did not have a definite opinion; whether it was a thought or not is another question.

So my first question, Mr. Chairman, to the chairman, is one I asked of Dr. LeClair whom I had the privilege of welcoming not too long ago as President at CN. I do not think this would come unsuspected to Mr. Horner. In a very serious way, as I frankly think every crown corporation president or chairman should be faced with this—and, quite frankly, the information should be for the public interest—could the chairman tell me what his pay is? I know that there is a certain policy at the moment that this is all supposed to be under a principle of ministerial edict—that people are not supposed to disclose salaries of public officials, even though members of Parliament get burned every time we even burp at our salaries, let alone change them.

I would like to know, to save the time, if the chairman cannot tell me his salary because of some precedent—he certainly must know it Certainly, we have been told by Mr. LeClair, and he assures us, as far as he is concerned, he will be writing us as to what the range is. I would like to know what the range is. That is my first question.

Mr. Horner: The range falls mainly in Spain. The range falls well within the guidelines laid down by the Minister of Finance last night in the budget, as to the reduction he asked members of Parliament to take and the reduction in which the present chairman is operating under.

Mr. McDermid: That means you are going to take a 60 per cent raise. That is all that says.

Mr. Nowlan: I am not talking about the budget last night, Mr. Chairman. Mr. Warren was the first Crown corporation chairman who ran into this on another committee, and he himself Let me give the background. I am sure, Mr. Chairman, that Mr. Horner, as a former member of Parliament and as one who is well known for his populist background

[Translation]

n'ai pas d'hésitation en ce qui concerne les nominations politiques dans les sociétés de la Couronne. A l'exception de certains membres d'un parti qui ont pris position ouvertement, sa nomination n'a vraiment pas suscité autant de commentaires défavorables qu'il est d'usage dans ce genre de nominations.

Je crois que le mérite en revient au président, comme l'a dit M. Benjamin, car, dans le rôle qu'il a joué au sein du Comité des transports, en tant que président du comité du caucus, et président du comité permanent . . . Je me range certainement parmi ceux qui se réjouissent de le voir président du CN, l'une de nos principales sociétés de la Couronne.

C'est l'une des raisons pour lesquelles je veux poser ma première question à M. Horner, car je sais certainement . . . Et je pourrais vous lire là-dessus des citations intéressantes, mais pour aujourd'hui, j'en fais grâce au Comité. Mais je puis avertir M. Horner qu'il peut s'attendre, la prochaine fois, à être harcelé de beaucoup de questions, beaucoup plus fouillées et indiscrettes, sur certaines choses sur lesquelles le membre de Crowfoot—ce qu'il était à l'époque, avant de devenir président du CN—avait des opinions bien définies. S'il est une chose que l'on ne saurait reprocher à ce président, c'est de ne pas avoir d'opinions définies; reste à savoir si elles sont fondées.

La première question que je poserai donc au président, monsieur le président, je l'ai posée à M. LeClair, à qui j'avais souhaité la bienvenue, il n'y a pas si longtemps, comme président du CN. Je ne crois pas prendre M. Horner au dépourvu: je crois, sans vouloir être facétieux, que tous les présidents des sociétés de la Couronne devraient, dans l'intérêt du public, révéler le montant de leurs appointements. Je sais qu'il est considéré, à l'heure actuelle, que ces questions relèvent d'un décret ministériel, que les traitements des hauts fonctionnaires ne devraient pas être portés à la connaissance du public, et ce, bien que les députés se fassent tancer violemment chaque fois que nous parlons seulement de toucher à nos salaires.

Mais pour abréger, disons que j'aimerais connaître le traitement du président à cause d'un précédent, qu'il n'ignore certainement pas . . . Certes, M. LeClair nous a assurés qu'en ce qui le concerne, il nous enverra par écrit le barème des traitements, que j'aimerais connaître; et c'était là ma première question.

Mr. Horner: Je parlerais plutôt de carême . . . Le barème respecte les limites établies hier soir, dans son budget, par le ministre des Finances en ce qui concerne la réduction qu'il a demandée aux députés d'accepter, et la réduction d'ores et déjà acceptée par le président actuel.

Mr. McDermid: Ce qui revient à dire que vous allez recevoir une augmentation de 60 p. 100. C'est bien ce que vous voulez dire.

Mr. Nowlan: Je ne parle pas du budget d'hier soir, monsieur le président. M. Warren a été le premier président d'une société de la Couronne auquel cette question ait été posée par un autre comité, et lui-même . . . Permettez-moi de vous expliquer comment j'en arrive à poser cette question. Je suis sûr, monsieur le président, que M. Horner, comme ancien député,

[Texte]

and philosophy, would appreciate that his salary as one of the top public servants in a Crown corporation is a matter of public interest.

I am asking your personal opinion on that. I am not talking about the amount, but just what your personal philosophy and opinion are, as to whether your salary, as the salary of Mr. Taylor of Air Canada, or that of Mr. Warren of the Canada Post Corporation, and any of the heads of the harbour authority or the seaboard authority . . . In your personal opinion, are not those salaries in the public interest, and does the public not have a right to know? That is my first question.

Mr. Horner: The question is not whether the public has a right to know; it is whether or not, by informing this committee or the public, I enhance the CNR or the position of Chairman of the CNR. I would hate to be judged by the dollar bill alone. I did not take the job for money, and I think my contribution will far exceed—my hope and aspiration are that it will far exceed the value which I receive.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I am not reflecting on whether we are getting good money for good work or money for character and experience. That is is a real red herring. Mr. Chairman, I did not think I would have any trouble with this with my old friend Jack Horner. I am asking him, in his own personal capacity—because I have another question if I do not get the right answer—but regardless of all the other matters on how it is to be incorporated, the first question is, does the Chairman of the Board of CN not believe his salary and/or the salary of the President of CN and the salary of other Crown corporation heads are in the public interest and the public have a right to know?

• 1630

Mr. Benjamin: We are the shareholders.

Mr. Nowlan: The public are the shareholders.

That is the question. It is the first question; without any extraneous, divergent red herring.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I would like to thank Mr. Nowlan for the kind words he said about me—

Mr. Nowlan: Well, I may have to revise them.

Mr. Horner: —and the manner in which my old colleagues received my appointment. I was generally warmly rewarded, and I appreciate that.

Mr. Nowlan: I have a private letter for you.

Mr. Horner: I am a very frank person, as you suggested, and I have no hesitation in telling you privately a number of things.

Mr. Nowlan: I can believe that.

[Traduction]

bien connu de surcroît pour ses attaches avec les gens du peuple et son attachement à leur cause, comprendra aisément que son traitement de haut fonctionnaire à la tête d'une société de la Couronne est une affaire d'intérêt public.

Je vous demande votre avis personnel. Je ne parle pas du montant précis, mais de votre opinion, compte tenu de votre philosophie personnelle, sur votre traitement, sur celui de M. Taylor, d'Air Canada, ou sur celui de M. Warren, de Postes Canada, et sur celui des directeurs de l'Administration portuaire, ou de l'Administration des transports maritimes . . . A votre avis, n'est-il pas de l'intérêt du public de connaître le barème de ces traitements, et n'est-il pas de son droit de le connaître? C'est ma première question.

M. Horner: La question n'est pas de savoir si le public a le droit de le connaître; c'est de savoir si, en portant ce barème à la connaissance du Comité et du public, je contribue à rehausser le prestige du CN, ou de son président. Je détesterais être mesuré à l'aune de mon traitement; ce n'est pas par esprit mercantile que j'ai accepté ce poste, et ce que j'ai à lui apporter dépassera de beaucoup . . . j'espère, je souhaite que mon apport dépassera de beaucoup la rémunération qui m'est offerte.

M. Nowlan: Monsieur le président, je ne discute pas sur la question de savoir si nous allons en avoir pour notre argent, ou si la rémunération offerte est compatible avec la personnalité et l'expérience; c'est une manœuvre de diversion. Monsieur le président, je ne pensais pas que mon vieil ami, Jack Horner, se montrerait aussi récalcitrant. Je lui demande, à titre personnel—car j'ai une autre question en réserve s'il ne me donne pas la bonne réponse—mais sans tenir compte de toutes les autres questions, la première question que je lui adresse, c'est: le président du conseil d'administration du CN ne pense-t-il pas que son traitement, ainsi que celui d'autres directeurs de sociétés de la Couronne, constitue une question d'intérêt public, que le public a le droit de connaître?

M. Benjamin: Nous sommes, après tout, les actionnaires.

M. Nowlan: Car le public en est actionnaire.

C'est là ma question, et je voudrais qu'il y réponde sans détours.

M. Horner: Monsieur le président, je voudrais remercier M. Nowlan des amabilités dont il m'a gratifié . . .

M. Nowlan: Attention, il faudra peut-être que je les rectifie.

M. Horner: . . . et de la façon dont mes anciens collègues ont accueilli ma nomination. J'ai été, en général, chaleureusement félicité, et j'apprécie cela.

M. Nowlan: Je vous ai adressé une lettre personnelle.

M. Horner: Je suis très franc, vous l'avez dit vous-même, et je n'aurai aucune hésitation à vous faire part de certaines choses en privé.

M. Nowlan: Je vous crois volontiers.

[Text]

Mr. Horner: In my present capacity, I have to look not at my own welfare but at the welfare of the company and the people I serve; first and foremost the company. Therefore I think it is wise to follow the pattern—

Mr. Benjamin: We might think you are underpaid.

Mr. Horner: —which was set out prior to my taking office.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I only wanted to touch on these first parts and then come back to some pension questions, which we are canvassing fairly well, although we are going to have to study them further.

But with respect, Mr. Chairman—and Mr. Horner, or the Chairman of the CN, and I often did disagree vigorously from time to time and that did not affect, I do not think, our relationship. We may be getting into that situation right at the moment, because I can show him from other committee evidence—Mr. Warren, to use an example, who had no hesitation when Mr. Baker, as our critic on the Public Accounts Committee, put that question to him when he appeared for the first time. Mr. Warren's answer was that he personally had no hesitation in telling his salary. He agreed that it was in the public interest, since he was a very high-profile public person for the Post Office Corporation.

That is really my question—because I come around to it, Mr. Chairman, to Mr. Horner. Why in the world—do not worry about refection on the CNR. Why, for instance with the competitor, CP, should members of Parliament and the public, because of our crazy laws in this country at the moment, have to go and use the freedom of information laws of the United States to find out what the Chairman and the President of the CPR are? That has not really hurt the CPR. We can do the same thing with CN. I would not really think we were going to beat around the bush in this room.

Mr. Horner: To save you time, Mr. Nowlan, I will take your suggested plea or lobby into consideration and maybe at some future date disclose to you or the committee what my salary is. But at this moment I do not think it is in the best interests of—and I am not at all ashamed of it, other than the fact that I think it is too low. But I never brought the subject matter up, and do not intend to.

Mr. Nowlan: Well, okay, I am going to switch to something else as my last question, which is a short question and in effect is a short answer—I hope a shorter answer than I did not get on my first question, which frankly, Mr. Chairman, does surprise me and disappoint me—and quite frankly, if the salary is, in the opinion of the Chairman of CNR, too low, then boy, oh boy, he is not—

Mr. Horner: I am not complaining, though.

Mr. Nowlan: He is not complaining. He is not very proud of it at this low level, because without admitting something that

[Translation]

M. Horner: Mais au poste qui est maintenant le mien, ce n'est pas de moi-même que je dois me préoccuper, mais de la société et des gens au service desquels je me trouve; et avant tout, de la société. Je crois donc qu'il est sage de suivre le cours . . .

M. Benjamin: Nous allons vous prendre en pitié.

M. Horner: . . . qui avait été établi avant que je n'entre en fonction.

M. Nowlan: Je voulais d'abord aborder ces questions, monsieur le président, puis poser certaines questions sur les régimes de retraite, sur lesquels nous nous sommes déjà penchés, mais dont nous allons discuter plus en détail.

Si vous le permettez, monsieur le président, ainsi que M. Horner, ou plutôt le président du CN—j'ai souvent eu des désaccords avec ce dernier, sans que cela nuise, je crois, à nos relations. Nous allons de nouveau en arriver là, car je peux lui montrer, d'après d'autres témoignages . . . M. Warren, pour le citer, n'a pas hésité à répondre lorsque M. Baker, notre critique du Comité des comptes publics, lui a posé cette question lorsqu'il a comparu la première fois. M. Warren a dit qu'il n'avait aucune objection, personnellement, à divulguer à combien s'élevait son traitement, en convenant que c'était dans l'intérêt du public, puisqu'il était un personnage très en vue de la Société des Postes.

C'était cela, la question que je voulais poser à M. Horner, monsieur le président—car j'y arrive. Pourquoi, pour l'amour du ciel . . . ne vous occupez pas des rafraîchissements servis par le CN. Pourquoi, par exemple dans le cas du CP, son concurrent, pourquoi les députés, ainsi que le public, à cause des stupides lois actuelles de notre pays, doivent-ils se prévaloir des lois sur l'accès à l'information des États-Unis pour découvrir ce que gagnent le président du conseil d'administration et le président du CP? Le CP ne s'en porte pas plus mal, et nous pouvons en faire autant pour le CN. Je ne pensais vraiment pas que nous tournerions autour du pot pendant des heures dans ce Comité.

M. Horner: Pour couper court à cela, monsieur Nowlan, je céderai devant votre insistance, j'étudierai votre requête et je vous ferai peut-être part, à vous ou au Comité, d'ici quelque temps, du montant de mon traitement. Mais à l'heure actuelle, je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt de . . . Ce n'est nullement que j'en aie honte, sinon pour penser que mon traitement est trop bas. Mais je n'ai jamais soulevé la question, et je n'ai pas l'intention de la faire.

M. Nowlan: Très bien; en ce cas, je passerai, pour ma dernière question, à un autre sujet, une brève question, qui n'a besoin que d'une brève réponse, plus brève, je l'espère, que la précédente, qui, en toute franchise, monsieur le président, m'a surpris et déçu. Franchement, si le président du CN juge que son traitement est trop bas, en ce cas, misère de misère, il n'est pas . . .

M. Horner: Je ne me plains pas non plus.

M. Nowlan: Il ne se plaint pas. Il n'est pas très fier d'un traitement aussi modeste, car il ne voudrait pas reconnaître

[Texte]

is completely foreign to everything he fought for around here for 20-some years—and I will show it to you in your own Hansard.

Mr. Horner: I never fought for a pay raise all the while I was an MP.

Mr. Nowlan: Public disclosure of public information: that is the issue. Do not get me on dollars, as a member of Parliament. Anyway, I cannot get too excited about dollars.

My last question, then, Mr. Chairman: Mr. Horner does know what this one is, in view of the fact that I tentatively gave it to Dr. LeClair this morning. I know from the previous experience of the present Chairman of the CNR that he was very active in the Transport Committee on certain appointments, political appointments made to Crown corporations, of the top people: the Chairman, some presidents, be it Mr. Pratt, be it Mr. Mackasey, and/or be it the present Chairman of the CNR. I am really not directing my question to those types of appointments, which are political—and I, in the political world, understand political appointments. But what I do not understand is changes within a Crown corporation because of political patronage—let us put it that way.

• 1635

Can the chairman of the CNR please justify to me and tell me why there has been such a shell game and musical chairs with chartered accountants or auditors of the CNR, between Touche Ross and Coopers Liebrand? What, in effect, was so wrong with Touche Ross that after a certain change of a government not too long ago the auditors had to change?

Mr. Horner: The board of directors and the chairman of the board must, at all times, keep close liaison with the representative of the shareholders, that being the government. If the government believes, in their wisdom, that it is wise to alternate, from time to time, from one group of auditors to the other, and that this is a double check on the efficiency of a company and a good way to run that double check, then I think it behoves the directors to pay heed to that advice.

We did allocate what I think breaks down to about 75 per cent of the Canadian National Railroad's total envelope into the hands of Cooper and Liebrand, and 25 or 20 per cent into the hands of Touche Ross. There was a shift, but for the reasons of a better check, and I would not be a bit surprised in three or four years there would be a shift back, because that enables, in essence, a better auditing.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

It was the intention of the committee to more or less adjourn at 4.30 and proceed with a subcommittee meeting to discuss the ports legislation and other items, but there are some other members who have indicated their wish to ask questions. I am open to the suggestions of the members . . .

[Traduction]

qu'une telle attitude tranche avec tout ce pour quoi il a lutté ici pendant une vingtaine d'années, et il me suffirait de vous citer le Hansard.

M. Horner: Pendant tout le temps que j'étais député, je n'ai jamais lutté pour une augmentation de traitement.

M. Nowlan: Il s'agit ici de la divulgation d'informations d'ordre public. N'essayez pas de tout ramener à une affaire de gros sous, comme député; le dollar, d'ailleurs, cela ne m'enthousiasme guère actuellement.

Voici donc ma dernière question, monsieur le président: M. Horner sait de quoi il s'agit, compte tenu du fait que je l'ai d'abord posée à M. LeClair ce matin. Je sais que le président actuel du CN a pris une part très active, au Comité des transports, à certaines nominations, des nominations de haut rang aux sociétés de la Couronne: le président, certains présidents, qu'il s'agisse de M. Pratt, ou de M. Mackasey, ou du président actuel du conseil d'administration du CN. Ce n'est vraiment pas de ce genre de nominations—qui sont politiques—que je veux parler, car j'en comprends fort bien la nature. Toutefois, ce que je ne comprends pas, ce sont les changements qui s'effectuent au sein d'une société de la Couronne en raison, n'ayons pas peur des mots, du favoritisme politique.

Le président du CN pourrait-il me justifier la chose et me dire le pourquoi de ce petit jeu des chaises musicales entre les cabinets de vérification, en l'occurrence Touche Ross et Coopers Liebrand? Pourquoi Touche Ross a-t-il si peu donné satisfaction qu'après un changement de gouvernement, assez récent, il a fallu changer de vérificateurs?

M. Horner: Le conseil d'administration et le président du conseil doivent s'efforcer d'entretenir des liens très étroits avec les représentants des actionnaires, c'est-à-dire le gouvernement. Si le gouvernement estime, dans sa sagesse, qu'il est préférable de changer de vérificateurs de temps à autre, ce qui revient à faire faire une double vérification de l'efficacité de l'entreprise, et ce qui est une excellente manière d'y parvenir, je dirais qu'il incombe aux membres du conseil d'administration de céder à ce conseil.

Nous avons je crois divisé la charge de vérification des comptes des chemins de fer du Canadien National à raison d'environ 75 p. 100 pour Cooper et Liebrand et de 20 ou de 25 p. 100 pour Touche Ross. Il y a eu, bien sûr, un changement de cabinets de vérification, mais ce changement a été dicté par des impératifs de vérification, et je ne serais aucunement surpris qu'il y ait un autre changement de ce genre d'ici trois ou quatre ans, car une telle façon de faire permet essentiellement d'améliorer la vérification comptable.

Le vice-président: Merci, monsieur Nowlan.

Nous avions plus ou moins l'intention de siéger jusqu'à 16h30 pour tenir ensuite une réunion du sous-comité afin de discuter entre autres de la législation portuaire, mais comme certains députés m'ont signalé qu'ils souhaitent poser des questions, j'aimerais l'avis du Comité.

[Text]

Mr. Benjamin: We can go another 20 minutes.

The Vice-Chairman: If it is agreeable, I would—

An hon. Member: Until 5 o'clock.

The Vice-Chairman: At 5 o'clock we will break for our subcommittee meeting.

Mr. McRae.

Mr. Benjamin: Just in case you get to a third round.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to congratulate the new chairman of the board. I cannot think of anyone, frankly, who would bring to the job more experience, more knowledge of railroads, more knowledge of this country, more knowledge of the politics of this country, and the kinds of things that are damn important in this job.

I feel very good about this particular appointment. I must say I learned a great deal as vice-chairman of this committee under the very, very able chairmanship of our new board chairman, when he was chairing this committee. I do not think there ever has been a better chairman of any committee. I have said this many, many times when he was not always associated with the party that he has been associated with of late, that this was by far the best chairman I have ever seen around here. It was a great learning experience. I think all of this makes for a first-rate appointment.

Now, my question is very small, although I welcome the idea that we are going to look further at CN pensions. This has been something that has concerned me. I have had a lot of complaints from a lot of employees on the running trades about this problem of sidings, with the kind of trains you have today, and the sidings that are built with trains of 65, 70, 75, and the tremendous delays that occur. This is in the subdivision, where you have . . . I mean, trains today of 100, 125, and so on, having to put into sidings which have a capacity of 75, and this kind of thing. That means the trains sit and sit for hours, and I just wondered what efforts are being made by the railways to . . . I think it is a relatively simple problem—although it is probably extensive given the number of sidings—a relatively simple problem of speeding up movement, particularly on grain and other things in the railway in general, and especially in that particular subdivision between Thunder Bay and Atikokan. I would like someone with you, Mr. Chairman, to discuss this briefly.

[Translation]

M. Benjamin: Nous pourrions siéger encore 20 minutes.

Le vice-président: Si tout le monde est d'accord, je serais . . .

Une voix: Jusqu'à 17h00.

Le vice-président: A 17h00 donc, nous lèverons la séance et nous nous réunirons en comité directeur.

Monsieur McRae.

M. Benjamin: Ne serait-ce qu'au cas où il y aurait un troisième tour.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

J'aimerais moi aussi féliciter le nouveau président du conseil d'administration et je n'aurais bien franchement imaginé personne qui aurait pu faire profiter la société d'une telle somme d'expérience et de connaissances des chemins de fer, du pays tout entier, de ses rouages politiques et de tous les autres éléments qui sont suprêmement importants dans le cadre de ces fonctions.

Cette nomination me remplit d'aise. Je dois avouer que j'ai appris énormément à la vice-présidence de ce Comité lorsqu'il était présidé avec beaucoup de brio par le nouveau président du conseil d'administration des chemins de fer du Canadian National. Je ne pense pas que nous ayons jamais eu un meilleur président de comité. J'avais dit très souvent, même à l'époque où il n'avait pas encore changé d'allégeance qu'il avait été à mes yeux, et de loin, le meilleur président de comité. Cela avait été pour moi une expérience extrêmement précieuse. En conclusion donc, cette nomination est en tout point excellente.

J'aurais une toute petite question à poser et je me réjouis d'ailleurs à l'idée que nous allons approfondir la question du régime de pension du CN. En effet, la question n'est pas sans m'intéresser depuis un certain temps. Un bon nombre d'employés appartenant aux catégories d'exploitation m'ont fait part de leurs plaintes au sujet des voies d'évitement, au sujet des convois que nous connaissons actuellement, des voies d'évitement construites pour des convois de 65, 70 ou 75 wagons, et des retards considérables que cela entraîne. Il y a par exemple la subdivision que nous connaissons et pour laquelle . . . Ce que je veux dire, c'est qu'à l'heure actuelle des convois de 100 ou de 125 wagons utilisent des voies d'évitement prévues pour des convois de 75 wagons, si vous voyez ce que je veux dire. Cela signifie que les convois sont immobilisés pendant des heures, et j'aimerais savoir ce que fait la compagnie pour . . . Le problème est dirais-je relativement simple, quoique coûteux à résoudre en raison du nombre des voies d'évitement, un problème relativement simple donc en ce sens qu'il suffit d'accélérer le mouvement, des convois de grain en particulier, mais la chose s'applique également à tous les autres convois, surtout dans la subdivision que nous connaissons entre Thunder Bay et Atikokan. J'aimerais, monsieur le président, qu'un de vos collaborateurs dise quelques mots à ce sujet.

[Texte]

• 1640

Mr. Horner: We do not have anyone from CN Rail here with us on this occasion but I guess I can assure you, as Chairman of the Board, that this is an ongoing problem and we are going ahead as fast as we can to lengthen the sidings wherever we feel there is a bottleneck at all incurred. You do bring forward a very valid question and one which has to be deal with and we are dealing with it as fast as we can.

Mr. McRae: I would ask you, perhaps you could have someone prepare a statement regarding that particular subdivision.

Mr. Horner: Okay.

Mr. McRae: I just register again the importance, I think of this kind of relatively simple operation in terms of—

Mr. Horner: I certainly will bring it to the attention, or Mr. Atkinson can bring it to the attention of or Ron Lawless. You can get a letter directly back.

I would like to say thank you very much for the kind words you said about me. If I might just lend a little advice, as I should not and you can reject it if you like, but if I were still on the committee, one of the first persons I would call would be the Superintendent of Insurance who has the right to check the trust fund and to audit the trust fund of the pensioners from time to time. I do not know whether you had him before your committee but in your study of CN pensions, I think that would be the first person I would call.

Mr. Benjamin: And the Pension Benefits Standards Act—the guy who administers that.

Mr. Horner: Yes, because these are the laws that the CN has to comply with and these are officials we have to comply with.

The Vice-Chairman: Mr. McRae, do you have any further questions?

Mr. McRae: No, thank you.

The Vice-Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. Coming from the class of '79, I never had the privilege of associating myself with the new Chairman of the CN and so I do not know if he has any talents or not, although I must put in an editorial comment here that I think he has become a classic bureaucrat in the last year and a half, judging by the answers he has given the committee so far today. I always thought he was an up front individual who shot from the hip but obviously that is not the case.

[Traduction]

M. Horner: Nous n'avons parmi nous personne pour représenter les chemins de fer du Canadien national, mais je puis sans conteste vous garantir, en ma qualité de Président du conseil d'administration, que c'est un problème qui ne nous échappe pas et que nous prenons les devants aussi rapidement que possible pour allonger les voies d'évitement chaque fois qu'à notre avis il y a possibilité d'embouteillage. Votre question est parfaitement fondée, il importe d'y répondre et nous essayons de le faire aussi rapidement que possible.

M. McRae: Peut-être pourriez-vous demander à un de vos collaborateurs de nous préparer un petit exposé à propos de la subdivision en question.

M. Horner: Certainement.

M. McRae: Je me dois de signaler une fois de plus l'importance de ce problème qui est somme toute relativement simple en ce sens que . . .

M. Horner: Monsieur Atkinson ou moi-même allons en faire part à Ron Lawless qui pourra prendre directement contact avec vous par écrit.

J'aimerais également vous remercier de tout coeur des mots aimables que vous avez eus à mon égard. Si vous me permettez de vous donner un petit conseil, même si je devrais m'en abstenir, et vous pourrez fort bien n'en pas tenir compte si vous voulez, si je faisais encore partie de votre Comité, l'un des premiers témoins que je citerais à comparaître serait le Surintendant des assurances en ce sens qu'il a le droit de vérifier le fonds de fiducie et de procéder de temps à autre à la vérification comptable de la caisse ainsi constituée par les cotisations des pensionnés. Je ne sais pas si vous l'avez déjà entendu ici, mais dans le cadre de votre étude du régime de pension du CN, ce serait le premier témoin que je ferais comparaître.

M. Benjamin: De même que la personne chargée de l'administration de la Loi sur les normes de prestations de pension.

M. Horner: Effectivement, parce que ce sont justement les lois auxquelles le CN doit se plier, et les fonctionnaires qu'il doit écouter.

Le vice-président: Auriez-vous d'autres questions à poser, monsieur McRae?

M. McRae: Non, je vous remercie.

Le vice-président: Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci monsieur le président. Comme je fais partie de la promotion de 1979, je n'ai jamais eu le privilège de travailler avec le nouveau président du CN, de sorte que j'ignore s'il est ou non doué de quelque talent, même si je me dois de préciser, pour la forme, qu'à mes yeux il est devenu un technocrate au sens classique du terme depuis les 18 derniers mois, à en juger d'après les réponses qu'il nous a fournies jusqu'à présent. J'ai toujours pensé que le président était un de ceux qui n'hésitait jamais à aller en première ligne et à dégainer pour un oui ou pour un non, mais de toute évidence ce n'est pas le cas.

[Text]

Mr. Horner: When you are in the trenches, you keep your head down and when you are on the firing line, you shoot.

Mr. McDermid: I wish you would do one or the other, sir.

I want to talk a little bit about moving your office to Edmonton. Are you going to have a staff with you in Edmonton?

Mr. Horner: I am not going to move my office to Edmonton. I tend to occupy two offices, one in the headquarters in Montreal and the existing staff will remain there. Because of the expansion, the misunderstanding that, I believe, exists in western Canada and because of available space in the CN tower in Edmonton, I think I can serve the company well by occupying an office there part of the time with a minimum of staff.

Mr. McDermid: What is a minimum of staff?

Mr. Horner: A minimum of staff is perhaps an executive assistant and a secretary.

Mr. McDermid: How many staff do you have?

Mr. Horner: Less than a member of Parliament has here in Ottawa.

Mr. McDermid: Well, from what I understand, you do not do as much as we do and so that works out. Let me ask you this, sir, what is your staff in Montreal head office then? My staff at home in my office in Brampton is one. What is your staff?

Mr. Horner: I am sorry; then I guess I am doing more than you are. The staff of the Chairman really runs, if you take in the Secretary of the Board and his staff—they are responsible to the Chairman—I would think probably in the neighbourhood of 15. Correct me if I am wrong.

Mr. McDermid: Are your staff out West bilingual?

Mr. Horner: It is 20.

Mr. McDermid: Twenty, you did not even know you had a staff of 20.

Mr. Horner: I was not counting my own personal staff. I was counting only Mr. Cooper's staff.

Mr. McDermid: Is the additional staff you are hiring out West bilingual?

Mr. Horner: I have not hired any yet.

Mr. McDermid: You will be.

Mr. Horner: I said I will be and I hope to hire an executive assistant and a secretary.

Mr. McDermid: Will they be bilingual?

Mr. Horner: The thought has not been examined by me because the office space is not available yet and so, you know—

[Translation]

M. Horner: C'est normal, parce que si vous êtes dans une tranchée, vous baissez la tête alors que lorsque vous montez en première ligne, par contre, vous ouvrez le feu.

M. McDermid: J'aimerais toutefois que vous fassiez l'un ou l'autre.

J'aimerais en revenir quelques instants au déménagement de votre bureau à Edmonton. Aurez-vous du personnel à Edmonton?

M. Horner: Je ne vais pas déménager mes bureaux à Edmonton. Je dirais que je vais avoir deux bureaux, le premier au siège social de Montréal, avec le personnel actuel, et le second à Edmonton dont l'ouverture est dictée en premier lieu par l'expansion de nos activités dans l'Ouest, et en second lieu par tous les préjugés qui planent dans l'Ouest à propos de ces mêmes activités, sans même parler du fait que la tour du CN à Edmonton comporte quelques bureaux vacants; je crois dès lors être mieux en mesure de servir ma compagnie en ayant également là-bas un bureau doté du minimum de personnel.

M. McDermid: Qu'entendez-vous par là?

M. Horner: Mettons un adjoint spécial et une secrétaire.

M. McDermid: Quel est votre personnel pour l'instant?

M. Horner: Mon personnel est beaucoup moins imposant que celui d'un député fédéral.

M. McDermid: Peut-être, mais d'après ce que j'ai pu comprendre, vous travaillez également moins que nous. Quoi qu'il en soit, à combien se chiffre pour l'instant votre personnel de Montréal? Dans mon bureau de circonscription de Brampton, je n'ai qu'un seul collaborateur. Combien en avez-vous?

M. Horner: Excusez-moi, je dois j'imagine en conclure que je travaille plus que vous. Le personnel du président, si l'on tient compte du secrétaire du conseil d'administration et de son propre personnel, qui relève du président, doit se chiffre à une quinzaine, mais je n'en suis pas certain.

M. McDermid: Votre personnel dans l'Ouest est-il bilingue?

M. Horner: Le chiffre exact est de 20.

M. McDermid: Vous avez 20 collaborateurs, et vous ne le saviez même pas.

M. Horner: Je ne comptais pas mes propres collaborateurs, mais seulement ceux de M. Cooper.

M. McDermid: Le personnel supplémentaire que vous engagez pour doter votre bureau dans l'Ouest est-il bilingue?

M. Horner: Nous n'avons encore engagé personne.

M. McDermid: Mais vous allez le faire.

M. Horner: En effet, et j'espère engager un adjoint spécial et une secrétaire.

M. McDermid: Qui seront bilingues?

M. Horner: Nous n'y avons pas encore pensé en raison du fait que les bureaux que nous allons occuper ne sont pas encore vacants . . .

[Texte]

Mr. McDermid: You told me that because of the available space in the CN tower, you are moving out there and now you are telling me that there is no space out there?

Mr. Horner: That is not the reason that I am moving there, just to occupy space. I am moving there because I believe the Chairman can play a very important role for the betterment of the Canadian National Railways. Space will be available, I am told, in probably the middle of September in the CN Tower, and I intend then to move in with a staff. But I have learned over the years that in hiring people one should go slowly and carefully, and it is much easier to hire the right person than it is to fire the wrong person, if you have a big heart like I have, and I intend to go slowly.

• 1645

Mr. McDermid: I heard that earlier.

On another subject—I am going to be a little parochial here—we have not had a garbage dump in Brampton for a number of years since we finished our sanitary landfill site. I think my colleague from London will attest to this. In a recent tour of the CN through Brampton and through Georgetown—the garbage along the lines, the weeds, are a disgrace to the CN, and a disgrace to our community, as well. It is the only dirty spot in town, if I can put it that way, except for a couple of hotels that we will not talk about.

You cannot do anything about that, but you can about the railway cleaning it up. I think this is a problem that is being experienced not only in my community but in communities across the land. It not only looks bad; it not only reflects badly on the CN; but it is a safety factor, as well, that I know railway workers worry about, too. Charlie is the master at this type of thing, but I want to get my word in on that thing, too, because it is a disgrace in our community.

I would like a commitment from the chairman that you will direct whomever underneath you—I know that is really not your responsibility; it is more the president's, I think, if I can separate the duties—

Mr. Horner: Yes, that is more the president's, but rest assured—

Mr. McDermid: But he is not here today so I thought maybe you would pass it on to him.

Mr. Horner: —it will be cleaned up. If it is not, contact me.

[Traduction]

M. McDermid: Mais vous m'avez dit, que, puisqu'il y avait des locaux vacants dans la tour du CN, vous alliez y déménager, alors que vous me dites maintenant qu'il n'y a pas de bureau vacant. Qu'en est-il?

M. Horner: Je ne vais pas déménager, je vais simplement occuper des bureaux vacants. Je vais aller m'installer à Edmonton pour la simple raison qu'à mon avis le président a un rôle très important à y jouer au mieux des intérêts de la compagnie. Il y aura, me dit-on, des locaux dans la tour du CN, vers le milieu du mois de septembre, je crois, et j'ai l'intention de m'y installer avec du personnel. Toutefois, avec les années, j'ai appris que toute opération de recrutement doit se faire avec lenteur et minutie, et qu'il est beaucoup plus facile d'engager un collaborateur de talent que de licencier quelqu'un qui ne convient pas, surtout lorsqu'on a un grand cœur comme c'est mon cas, et j'ai dès lors l'intention de ne pas brûler les étapes.

M. McDermid: C'est un refrain que j'ai déjà entendu.

Autre chose maintenant, et je vais un peu prêcher pour ma paroisse: cela fait plusieurs années, plus précisément depuis que nous avons terminé les travaux de remise en état du terrain d'épandage, que nous n'avons plus de champ d'épandage à Brampton. Mon collègue de London peut, je crois, s'en porter garant. Lorsqu'on suit les voies du CN à Brampton et à Georgetown, on se rend compte de l'état d'abandon des abords, qui sont au demeurant jonchés de détritus, et font véritablement honte au CN comme d'ailleurs à la collectivité. Ces terrains sont, dans toute la ville, les seuls endroits sales, si vous me passez le terme, si ce n'est l'un ou l'autre hôtel dont je préfère ne pas parler.

Vous n'y pouvez rien, certes, mais vous pouvez au moins faire en sorte que la compagnie nettoie un peu les abords. C'est, dirais-je, un problème dont souffre non seulement ma ville, mais toutes les agglomérations au Canada. Non seulement la vue n'est-elle pas agréable, non seulement la réputation du CN en souffre-t-elle, mais encore il y a le facteur sécurité qui n'est pas à négliger, et je sais pertinemment que les cheminots s'en inquiètent également. Charlie est le grand spécialiste en la matière, mais j'aimerais, moi aussi, apporter de l'eau à son moulin parce que cet état de chose fait véritablement honte.

J'aimerais que le président nous garantisse qu'il va donner instruction à qui il voudra bien, même si ce n'est pas vraiment de son ressort mais plutôt de celui de son homologue du réseau, si vous me permettez de différencier les deux fonctions . . .

M. Horner: Vous avez raison, en effet, mais n'ayez crainte . . .

M. McDermid: Comme il n'est pas ici aujourd'hui, peut-être pourriez-vous lui transmettre le message.

M. Horner: . . . le travail sera fait. Si vous ne constatez aucune amélioration, téléphonez-moi.

[Text]

Mr. McDermid: I will. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: That completes the second round. Mr. Forrestall and Mr. Benjamin have indicated they want five minutes each.

One question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Yes, could I ask the chairman, Mr. Chairman, whether or not he has had any indication from VIA Rail or has any reason to believe that VIA Rail may, in the not-too-distant future, indicate Canadian National's intention of reducing the services required from Canadian National? I ask the question of the president, Mr. Chairman, in the hope that if there is any indication whatsoever at least we have sufficient advance notice of it, if possible.

Mr. Horner: I am not aware of any indication by VIA Rail that they intend or want to reduce the services. We have an ongoing battle with them in regard to compensation for hauling their trains, but that, of course, is set by the CTC. But that is the only problem I know of that we have with VIA Rail.

Mr. Forrestall: Are you familiar with and are you satisfied with the draft bill that is now being mooted around with respect to VIA Rail from Canadian National's point of view?

Mr. Horner: I really do not know the bill you are talking about.

Mr. Forrestall: The white paper—

Mr. Benjamin: For a VIA Rail Canada Act.

Mr. Horner: No, I am not aware of it. I have not seen it and therefore should not comment on it, even though I am tempted.

Mr. Forrestall: Are you reconsidering the Jasper-Edmonton run?

Mr. Horner: That is really a decision of the government and VIA Rail, not CNR.

Mr. Forrestall: Not CNR, I see. I just wanted that for the record. You have no indication at Canadian National Railway, either through the board or through the president—

Mr. Horner: I could not comment on the president. It has really not come to my attention.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Benjamin: five minutes.

Mr. Benjamin: I just wanted to get back to—it has to do with VIA—the actuarial liabilities of CN applicable to VIA Rail Canada. I take it, then, that VIA Rail employees, many of whom have been taken over from CN and CP—in fact, VIA Rail is setting up a separate pension fund for their employees. Is that correct?

Mr. Horner: Would you comment on that, Mr. Lange?

[Translation]

M. McDermid: Je n'y manquerai pas. Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Voilà qui conclut notre deuxième tour. M. Forrestall et M. Benjamin me signalent qu'ils souhaitent chacun cinq minutes de plus.

Une question pour M. Forrestall.

M. Forrestall: J'aimerais demander au président du conseil d'administration s'il a lieu de croire que VIA Rail pourrait, dans un avenir relativement prévisible, annoncer son intention de restreindre les services du Canadien national. Je pose cette question au président du conseil d'administration dans l'espoir que si la compagnie nourrit cette intention, au moins nous en soyons informés suffisamment à l'avance.

M. Horner: Rien ne me porte à croire que VIA Rail prévoit ou souhaite limiter ses services. Nous sommes perpétuellement en conflit avec VIA Rail pour ce qui est de l'indemnisation relative à l'utilisation de ses convois, mais bien sûr la question relève de la CCT. Cela dit, c'est à ma connaissance le seul problème que nous ayons avec VIA Rail.

M. Forrestall. Êtes-vous au courant de l'avant-projet de loi relatif à VIA Rail dont il est de plus en plus souvent fait état et cette mesure législative est-elle satisfaisante du point de vue du Canadien national?

M. Horner: Je ne sais pas de quoi vous voulez parler.

M. Forrestall: Le Livre Blanc . . .

M. Benjamin: Relatif à une loi sur VIA Rail Canada.

M. Horner: Je ne suis pas au courant, non. Je n'en ai pas vu le texte et je ne saurais dès lors me prononcer à ce sujet, même si j'étais fortement tenté de le faire.

M. Forrestall: Reconsidérez-vous le tronçon Jasper-Edmonton?

M. Horner: Il s'agit ici d'une décision qui incombe au gouvernement et à VIA Rail, et non pas aux chemins de fer du Canadien national.

M. Forrestall: Je vois. Je voulais qu'il en soit fait état au compte rendu. Vous ne savez pas non plus si le conseil d'administration ou le président . . .

M. Horner: Je ne saurais me faire le porte-parole du président. La chose n'a pas été portée à mon attention.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Benjamin, vous avez 5 minutes.

M. Benjamin: A propos de VIA Rail, je voulais en revenir aux engagements du CN qui intéressent VIA Rail Canada. Je suis porté à conclure que les employés de VIA Rail qui viennent pour la plupart du CN et du CP . . . en réalité, VIA Rail est en train de constituer un régime de pension distinct pour ses employés. Me trompais-je?

M. Horner: Pourriez-vous répondre à cette question, monsieur Lange?

[Texte]

Mr. Lange: VIA has set up a VIA Rail pension plan.

• 1650

Mr. Benjamin: I will take this up some more with VIA, but I just do not understand. In the interest of saving—in administration costs, and whatnot—why could not the whole damn thing stay within the CN pension fund? You have all the names in the computers, which one works for CN and which one works for VIA Rail. Instead of having a duplication of actuarial costs and accounting costs and auditing costs and whatnot, was this never discussed or proposed or suggested by CN or VIA or both? What is the point in further fractionalizing pension funds? They lose some of their rate in terms of the volume that they have, and so forth.

I recall discussing this with an actuary 11 years ago, 12 years ago, when this committee was dealing with pension plans, particularly that of CN. I said: If you pool all the public plans—federal, municipal, provincial, Crown corporations—into one pool, what kind of pensions could you pay? He said he would need a couple of weeks on the computer for that. I said: Give me a ballpark figure. He said that with that kind of volume and that reduction of duplicated administration in 3,000 public pension plans, —this was in 1970— would you believe \$1,000 a month, starting at age 60?

Why do we further fractionalize this? Would CN have any objection to pooling the VIA Rail employees' pension fund and the CN one into one pool and sharing the administration costs in proportion?

Mr. Lange: VIA made the decision that they wished to have their own pension plan. It has some provisions that differ from those in our plan. They are a different company, they decided that they wanted a separate plan and we did not oppose it. They negotiate with a different group of people, also.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: All right.

The Vice-Chairman: I would like to thank the witnesses. I enjoyed having Mr. Horner here for the first time as chairman. I look forward to seeing him and listening to him shortly. Then . . . sir?

Mr. Horner: No problem at all, Mr. Chairman.

I just wanted to say that the questions asked will be answered. Those that Mr. Benjamin, and I think Mr. Nowlan and Mr. Forrestall, asked for will be answered in writing except for, I guess, the one on the interest and the division of

[Traduction]

M. Lange: En effet, VIA Rail a établi son propre régime de pension.

M. Benjamin: Je vais approfondir la question auprès de Via Rail, mais je dois vous dire que je ne comprends pas. Si l'on prend par exemple les frais d'administration, ne serait-il pas plus économique de faire en sorte que tout continue à relever du régime de pension du CN? Tous les noms sont dans l'ordinateur, on sait parfaitement qui travaille pour le CN et qui travaille pour Via Rail et, au lieu de multiplier par deux les frais de gestion, les frais de vérification et les frais de comptabilité, le CN ou Via n'a-t-il jamais eu l'idée de conserver les deux régimes sous une même administration? A quoi bon, je vous le demande, fragmenter encore davantage les régimes de pension? Plus l'envergure d'un régime de pension diminue, moins les taux obtenus sont favorables, et ce n'est qu'un exemple.

Je me rappelle en avoir discuté il y a 11 ou 12 ans de cela avec un comptable, c'était à l'époque où le comité étudiait les régimes de pension et en particulier celui du CN, et je lui avais demandé quel régime de pension il serait possible d'obtenir si on regroupait tous les régimes publics—du gouvernement fédéral, des administrations municipales, des gouvernements provinciaux et des sociétés de la Couronne—en une seule entité. Il m'avait répondu qu'il faudrait faire tourner l'ordinateur pendant une ou deux semaines pour obtenir la réponse mais, lorsque je lui demandais de me donner un chiffre approximatif, il m'avait répondu qu'avec le volume que cela représenterait et la réduction proportionnelle des frais d'administration des quelque 3,000 régimes publics de pension—c'était en 1970—it serait possible d'arriver, croyez-le ou non, à \$1,000 par mois avec une pension universelle qui aurait commencé à 60 ans.

Pourquoi fragmenter encore davantage le système? Le CN s'opposerait-il à avoir avec Via Rail un compte de pension commun, chaque compagnie payant sa part des frais d'administration?

M. Lange: Via Rail a décidé qu'elle souhaitait avoir son propre régime de pension. En effet, certaines dispositions de ce régime diffèrent des nôtres. Comme il s'agissait d'une compagnie différente, elle a décidé d'opter pour un régime distinct, et nous n'avons pas marqué notre opposition. En outre, cette compagnie négocie également avec des groupes différents.

Le vice-président: Merci monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je vous remercie.

Le vice-président: J'aimerais maintenant remercier nos témoins en disant que j'ai eu beaucoup de plaisir en ma qualité de président d'accueillir pour la première fois M. Horner. J'espère que nous le reverrons bientôt. Oui monsieur?

M. Horner: Quand vous voudrez, monsieur le président.

Je voulais simplement signaler que toutes les questions qui ont été posées recevront une réponse. Les questions posées par M. Benjamin, ainsi que par M. Nowlan et M. Forrestall, je crois, recevront une réponse écrite, à l'exception sans doute de

[Text]

rates of return—Mr. Becks could answer it right now if you want it—on the investment.

Mr. Benjamin: The one I asked?

Mr. Horner: Yes.

Mr. Benjamin: I am easy. If he wants to send a letter to the chairman and circulate it, or . . .

The Vice-Chairman: Yes; send a letter.

Mr. Benjamin: Okay. Just a breakdown of the earnings.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: With respect to that, if he could give us a rate of balance—how much does your historical debt drags down your present position or . . . ? It does not have it to be accurate.

Mr. Becks: At the end of 1981 it was 57 per cent in fixed income, that includes mortgages, bonds, short-term investments, money market instruments, and 43 per cent equity, that includes Canadian and foreign stocks, oil and gas, real estate, everything else. The rate of return on the short-term, the money market instruments, May 1981, was 17.5 per cent; on the bonds and mortgages, 9.8 per cent; on the stock section, 16.9 per cent, which includes the capital gains realized during 1981.

Mr. Benjamin: Hold it; hold it. Stocks . . . are you going by where you listed bonds, market value, and mortgages? Those two together are 9.8 per cent?

Mr. Becks: These are returns on book value on the fixed income. It is divided into short-term investments for 17.5 per cent; bonds, 9.8 per cent; mortgages 9.8 per cent; Canadian and foreign stocks together were 16.9 per cent.

Mr. Benjamin: Those are equities . . .

Mr. Becks: Equities.

Mr. Benjamin: 16.9 per cent?

Mr. Becks: Yes. Oil and gas, 22.2 per cent; private corporations for our investment in venture capital companies, 9.1 per cent.

Mr. Benjamin: That would be under the item called "real estate"?

Mr. Becks: Sorry, real estate was 8 per cent. This is income—in real estate what is not included in this part is appreciation of the real estate.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Becks. Mr. Turner.

[Translation]

la question portant sur les intérêts et sur la ventilation du rendement de l'investissement, question à laquelle M. Becks pourrait répondre immédiatement.

M. Benjamin: La question que j'avais posée?

M. Horner: Oui.

M. Benjamin: Comme vous voudrez. Si M. Becks souhaite répondre par écrit au président pour qu'il nous distribue ensuite sa lettre . . .

Le vice-président: Oui, faites-la nous parvenir par écrit.

M. Benjamin: D'accord. Il s'agit simplement d'une ventilation des bénéfices.

Le vice-président: M. Forrestall?

M. Forrestall: Dans ce même ordre d'idées, peut-être M. Becks pourrait-il nous donner, sous forme chiffrée mais de façon approximative, une évolution historique du coefficient d'endettement.

M. Becks: A la fin de 1981, il s'agissait de 50 p. 100 sous forme de revenu fixe, c'est-à-dire hypothèques, obligations, investissements à court terme, devises et effets, et de 43 p. 100 d'avoir propre, c'est-à-dire des actions d'entreprises canadiennes et étrangères, des secteurs du pétrole et du gaz, de l'immobilier et ainsi de suite. Le taux de rendement de l'investissement à court terme—devises et effets—s'établissait en mai 1981 à 17.5 p. 100 contre 9.8 p. 100 pour les obligations et les hypothèques, 16.9 p. 100 pour les actions, ce qui représente également les gains en capital réalisés en 1981.

M. Benjamin: Un instant, un instant. Les actions . . . Vous parliez des obligations et des hypothèques qui, combinées, donnent 9.8 p. 100?

M. Becks: Il s'agit du rendement calculé sur la valeur comptable des rentrées fixes et qui se répartit entre investissements à court terme—17.5 p. 100—obligations—9.8 p. 100—hypothèques—9.8 p. 100—et obligations canadiennes et étrangères combinées—16.9 p. 100.

M. Benjamin: C'est l'avoir propre . . .

M. Becks: C'est cela.

M. Benjamin: 16.9 p. 100?

M. Becks: En effet; 22.2 p. 100 pour le pétrole et le gaz, et 9.1 p. 100 pour les compagnies d'investissements.

M. Benjamin: Qui relèverait de la rubrique «Immobilier»?

M. Becks: Non, le rendement du secteur immobilier se chiffre à 8 p. 100. Il s'agit de revenus—dans le secteur immobilier, nous ne calculons pas le taux de plus-value de l'immobilier.

Le vice-président: Je vous remercie monsieur Becks. M. Turner.

Le vice-président: La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-26"

SUBMISSION ON
PENSION ADMINISTRATION

FROM
CANADIAN NATIONAL

TO THE
HOUSE OF COMMONS
STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT

OTTAWA, ONTARIO

29 JUNE 1982

REGULATION OF PENSION PLANS

The main purpose of pension legislation is to protect the employees and pensioners an important part of whose retirement income will be provided by the pension plan. CN is subject to the Pension Benefits Standards Act, passed by Parliament in 1967. CN's pension plans comply with the strict standards of registration set out in the Act and its Regulations, and are registered with the Superintendent of Insurance.

The Pension Benefits Standards Act deals extensively with the provisions which must be included in a registered pension plan. However, neither the Act nor its Regulations contain any provisions concerning the administration of the pension plan. On the other hand, the administration of pension funds is the subject of extensive regulations designed to protect the assets of the funds and the rights of the members of the pension plans.

Since the Pension Benefits Standard Act came into force in 1967, the administration of pension funds has been subject to the following requirements:

- a) All pension funds must be held in trust;
- b) all funds which are not used to provide benefits must be invested in such securities and obligations as are prescribed by the Regulations;
- c) The assets of the trust fund which are not held by the Trustee must be deposited on behalf of the pension plan;
- d) the assets invested by the Trustee in securities that are to be registered must be registered in the name of the pension plan;
- e) nothing can be paid out of a trust fund for the benefit of an employer unless the consent of the Superintendent of Insurance is obtained (and the Company has never sought to do so);
- f) the Superintendent of Insurance has the right to carry out periodic and other inspections and audits of the trust fund, and does so;
- g) not more than every three years, the employer must cause the registered pension plan to be reviewed by an independent actuary to determine the status of the fund; and the employer must file with the Superintendent of Insurance the actuary's report which must also include a list of the assets held by or on behalf of the pension fund, together with their book and market value;
- h) the legislation specifies and limits the types of investments which may be made by a pension fund.

These, along with many other elaborate provisions of the Act and Regulations, ensure employees that pension trust funds can be used only for the purposes for which they are established and that they are properly administered.

In the matter of trusteeship of the pension fund, you may recall that the Noel Hall report recommended that the CN funds be administered by a trustee other than the Company. However neither unions nor management wanted any change in the administration and investment of the pension trust funds. We still believe that this is the most suitable arrangement.

PENSION ORGANIZATION AND MANAGEMENT

To begin, it is important to distinguish between the administration of the Company's pension plans and the investment and management of the Pension Trust Funds, which are completely separate and independent activities from each other, as shown on the attached Exhibit 1.

The Pension Board administers the various pension plans of the Company. Under the direction of the Pension Board, the Pension Administration unit maintains all records of pensionable service, pensionable earnings, and pension contributions. It also handles pension claims in accordance with the pension rules, and pays benefits.

CN's Pension Board consists of ten members, each of whom must be or have been an employee of CN. Five of the members are appointed by CN's Board of Directors; one member of this group is a pensioner. Another five of the members are elected by a vote of the officers of the labour unions which represent CN employees; and one member of this group also is a pensioner.

The role of the Pension Board, as prescribed in the rules of the pension plans, consists mainly of the following:

1. to determine eligibility for pensions and survivor benefits,
2. to approve the individual amounts of pensions and survivor benefits,
3. to make regulations for the efficient operation of the pensions plans, and,
4. to make rules for the government of its own proceedings, that are consistent with the pension rules.

Over the years, the Board has also been recognized by the Company as a forum for discussions of pension matters, and as a valid advisor on issues that relate to pensions.

The Pension Board meets once a month. Each member has one vote, and a simple majority carries. When a decision cannot be reached, the matter can be referred to the CN Board of Directors.

The Pension Board issues an annual report on its activities to all members of the pension plans.

A separate organizational unit, CN Investment Division, manages and administers the investment of the pension contributions which are not required for the payment of benefits. These funds are held in trust and they must be kept and invested in accordance with the elaborate provisions of the Pensions Benefits Standards Act. The Division is physically located away from other CN offices and is responsible to the Board of Directors.

An Investment Committee is established by the Board of Directors to assist and advise the Investment Division. This Committee comprises not less than three nor more than six members of the Board of Directors, and not less than three nor more than six officers of the Company. The Funds are invested in accordance with the general investment policy approved by the Board and in investments which comply with the Pension Benefits Standards Act and the rules of the pension plans.

All the assets of the CN Pension Trust Funds are administered by the Company, as Trustee. The funds have always been held in trust and separate from the revenues and assets of the Company. This practice became law for all private pension plans in 1967.

Canadian National has also recognized the importance of the safekeeping of the assets which it holds in trust and which are registered in the name of the Pension Trust Fund. The safekeeping procedures and practices have been verified and approved by our internal and external auditors and by the Superintendent of Insurance. All the securities held by the Trustee are kept in modern vaults, access to which is strictly limited and controlled.

CN PENSION PHILOSOPHY

Most studies of pension matters in recent years conclude that the responsibility to ensure adequate retirement income should be shared among governments, employers and individuals.

CN shares this belief. A private pension plan, such as CN's, must be examined in relationship to other sources of retirement income.

The Old Age Security Pension (OAS), first introduced in 1952 at \$40 per month payable at age 70, is now available to almost all citizens at age 65--and the monthly payment under this plan is \$239.73. The Canada/Quebec Pension Plan (CPP/QPP), paying full pensions at the level of 25 per cent of the average Year's Maximum Pensionable Earnings (YMPE) to all employed

Canadians, became fully effective in 1976. It is being increased each year until it equals the average Canadian weekly wages and salaries.

Pensions under the OAS and CPP/QPP are fully indexed to the Consumer Price Index (CPI) and thus maintain the purchasing power of these sources of retirement income.

For those long service employees who are now retiring, CN'S 1959 Pension Plan benefits, together with the CPP/QPP and the OAS payments, provide a total retirement income which by any standard would be considered adequate. This benefit level is in the top 25 per cent of private sector pension plans in Canada.

CN believes it is important to recognize that the pensions of CN employees should be compared with the pensions of other industrial workers in the private sector, with which it competes, rather than public sector plans. Public sector plans have access to tax revenues not available to CN. As a corporation, CN has a mandate to be financially self-sufficient, in the manner of private corporations. This includes the funding of its pension plans, which are subject to the same regulation and funding procedures as private corporations. CN also negotiates its own compensation arrangements with employees.

CN's pension benefit, like that of private companies, is considered a part of the total compensation package for our work force. Approximately 85 per cent of our employees are members of a union, and negotiate their wages and benefits through the collective bargaining process provided for by the Canada Labour Code. All management employees are members of the same pension plans as unionized employees.

PENSION PLAN PROVISIONS

1935 Plan

This plan applies only to employees who were eligible for benefits thereunder on December 31, 1958, and who remained eligible thereafter. The plan excludes, in particular, any employees who last entered the service in the Company on or after January 1, 1959, and those employees who have elected to become members of the 1959 Pension Plan. Since 1952, members of the 1935 Plan have had four opportunities to transfer to the 1959 Pension Plan. Those who have remained in the 1935 Plan have done so by their own choice.

All contributions by employees are made to the Company, acting as Trustee, and they are kept in trust funds. These contributions and the interest thereon are invested, subject to the limitations imposed by the Pension Benefits Standards Act Regulations, in securities of or guaranteed by the Government of Canada or of any Province of Canada. The interest credited to employees is at current rates on Canada bonds, even though the rate of

return we earn on the bonds in which we were required to invest in the past is less than these current rates.

All contributions made by the Company are paid into the CNR Pension Trust Fund. When an employee retires under the 1935 Plan, all contributions and accrued interest to the date of his/her retirement are then transferred to the CNR Pension Trust Fund.

There are two pensions available under the 1935 Pension Plan:

1. Non-contributory pension

Employees who entered service on or after January 1, 1935, who have at least 20 years of allowable service will receive a basic pension of \$25 a month, payable at the sole expense of the Company. Employees who entered service before January 1, 1935, who have at least 15 years of allowable service will receive the greater of the basic pension of \$25 a month or a service pension equal to 1 per cent of their highest 10 consecutive years' average monthly salary to December 31, 1934, multiplied by their years of service to that date.

2. Contributory pension

Contributions are optional up to 10 per cent of salary, with contributions up to 5 per cent being matched by the Company, after a lapse of 10 years from the date of last entry into service. Such contributors will receive a supplemental annuity, the actuarial value of which is equal to the total of his/her contributions increased by the amounts credited to his/her account by the Company, together with interest. A contributor may elect to have his/her pension payable on a single life basis, with or without a guarantee for 5, 10 or 15 years, or on a joint and survivor basis.

The following are some other major provisions of the 1935 Pension Plan:

1. Early retirement

Effective January 1, 1945, early retirement without reduction in pension was permitted in the case of employees aged 60 or over with at least 35 years of allowable service. Since January 1, 1952, early retirement with a reduced pension has been permitted in the case of an employee aged 55 or over with age and allowable service totalling at least 85. The reduction is less than an actuarial reduction.

2. Disability retirement and death in service.

Qualification for a disability pension comes after 15 years of allowable service with age and service totalling at least 60.

Effective January 1, 1971, the age and service qualifications for survivor benefits were eliminated for employees killed in the performance of their duties.

3. Survivor benefit

A survivor benefit of one-half of the basic or service pension will be paid to the spouse during his/her lifetime.

4. Compulsory deferred pension

Since October 1, 1967, employees terminating service who are at least 45 years of age and who have at least 10 years of continuous service must take a deferred pension with respect to service and contributions after September 30, 1967.

1959 Plan

The 1959 Pension Plan has been compulsory for all new employees who have joined CN since 1959. It is a defined benefit type of plan under which the retirement pension at age 65 is determined as a percentage of the employee's average earnings over the final 60 months of service, or the best five consecutive calendar years, whichever is greater. Such percentage is established by the following formula:

a) for service up to December 31, 1934

1 1/2 per cent for each year of allowable service,

b) for service from January 1, 1935, to December 31, 1965

2 per cent for each year of allowable service.

c) for service from and after January 1, 1966

1.3 per cent for each year of allowable service on that part of average earnings over the last 60 months of service or the best 5 consecutive calendar years, which does not exceed the average over the final 60 months of service of the maximum amount recognized under the Canada/Quebec Pension Plan; and 2 per cent for each year of allowable service on average earnings in excess of said amount.

To derive full benefits from this plan, an employee must have paid all contributions required by the plan. The present level of employee contributions is 5 per cent of earnings up to the YMPE under the Canada/Quebec Pension Plan and 6 1/2 per cent of earnings in excess of this maximum, up to an annual amount of \$3,500. Contributions cease on termination of service or on the date the employee attains 35 years of service, whichever is earlier.

The following are further major provisions of the 1959 Pension Plan:

1. Early retirement

To be eligible for early retirement an employee must be 55 years of age or more, with age and service totalling at least 85. Pension is calculated as for retirement at age 65, using allowable service and earnings to date of early retirement. If the employee is less than 60 years of age, the pension will be reduced in proportion to the number of years short of 60. This reduction is less than an actuarial reduction. Early retirement pensions are not reduced for employees aged 60 and over.

2. Disability pension

An employee who has accumulated 15 years of allowable service may qualify for a disability pension. The pension is calculated as for normal retirement, using allowable service and earnings to date of disability retirement. There is no reduction on account of age.

3. Survivor benefits on death after retirement

If marriage pre-dated retirement by at least one year, survivor benefits equal to one-half of the pension are paid during the lifetime of the spouse; or, if there is no eligible spouse, to the pensioner's estate for any remainder of the 10-year guarantee period from date of retirement.

4. Survivor benefits on death in service

Such benefits are paid where an employee had at least 15 years of allowable service. Survivor benefits of one-half of the pension earned to date of death are payable during the lifetime of the surviving spouse, provided marriage pre-dated the employee's death by at least one year, and the surviving spouse lived with and was supported by the employee. If there is no eligible spouse, such benefits may, at the discretion of the Pension Board, be paid to other dependents for a period not exceeding 10 years. Otherwise, the employee's contributions, with interest, are refunded to the employee's estate. Should death be the result of injury sustained in the performance of his/her duties with the Company, the 15 year allowable service requirement does not apply to qualify for survivor benefits.

5. Voluntary deferred pension

When an employee terminates employment with the Company with at least 15 years of allowable service, he/she may elect, in lieu of a refund of pension contributions, to receive a deferred pension. Such

deferred pension will become payable at age 65 or earlier, at the option of the employee, provided the age and service qualifications for early retirement are met.

6. Compulsory deferred pension

When an employee terminates employment after 10 years of continuous service with the Company and is at least 45 years of age, he/she must, in accordance with the Pension Benefits Standards Act, take a deferred pension with respect to service and earnings after September 1967. Contributions made after that date must remain in the Fund to provide this benefit.

FUNDING OF PENSION PLANS

The brief presented to the committee by Mr. J.E. White (Canadian Railway Employees' Pension Association) dealt at length with the matter of pension funding and the size of the CN Pension Trust Funds. The brief from Mr. Worraker (National Council of CN Pensioners' Associations, Inc.) also dealt with these subjects. In view of the serious allegations and apparent misunderstandings contained in their presentations, the Company believes it is important that clarifications of these subjects be provided to this committee.

First, it must be recognized that, under the Pension Benefits Standards Act and Regulations, pension plan sponsors in the private sector are required to fund their pension plan liabilities in a manner which at the time will provide sufficient assets to:

1. pay the pensions of all those now on pension (the number in CN at the end of May 1982 was 44,409), and
2. pay the accrued pensions of all current employees now in service and of those who have left the Company who are eligible for a deferred pension (the number at CN is approximately 73,400).

As of December 31, 1981, the total amount required was approximately \$4.2 billion as shown on the Pension Trust Fund statement contained in the annual report of the Company. Of this amount, only \$1.6 billion related to current pensioners, and the balance of \$2.6 billion related to current employees and those eligible for deferred pensions. This explains why the Fund must always have more assets than are required to pay the pensions of current pensioners.

How is this liability for pensions determined? The Company, working with independent, professionally licenced actuaries, within the discipline of generally accepted actuarial principles and the provisions of the Pension Benefits Standards Act, must make assumptions about events which will happen many years in the future. All the assumptions used ultimately require the

approval of the Superintendent of Insurance in Ottawa. Of course, many of the assumptions are made in light of past experience.

These actuarial valuations deal with both economic and non-economic assumptions. Some of the non-economic, or demographic, assumptions relate to the following factors:

1. mortality--how long each pensioner and employee will live;
2. termination of service--how many people will leave the Company before retirement;
3. early and disability retirement--how many people will retire before the normal age of 65.

The two key economic assumptions are:

1. the future rate of return on pension fund investments, and
2. the level of future wage increases for active employees.

The second factor is especially important because the benefit under the 1959 Pension Plan is based on the final or best five years of earnings, rather than current earnings; so our funding must be based on the wage levels on which the pension benefit is based.

Once the estimated liability has been determined, it is compared with the amount then in the pension trust funds. If the amount in the fund is less than the estimated liability, the difference is referred to as the unfunded liability. CN's plan is not unique in having a large unfunded liability; most major private pension plans have such unfunded portions against which they are making periodic payments as required by the Pension Benefits Standards Act. In CN's case, the fund was nearly \$1.5 billion short of the amount required on December 31, 1981. Working with independent actuaries and the Department of Insurance, we have developed a schedule of payments which will amortize this amount by the year 2006.

There is a common misconception regarding the reasons for the large unfunded liability in CN's pension fund. It has been stated on several occasions that the shortfall is the result of imprudent funding practices in the past. The Company does not agree that this is the case. A recent analysis prepared by independent actuaries indicated that by far the largest proportion of the unfunded liability results from two factors:

1. significant improvements to the pension plans, many with retroactive effect (such as the movement to 2 per cent per year of service from 1 1/2 per cent per year, and ad hoc adjustments for pensioners), and

2. the economic environment of the 1970's, when wage settlements outstripped both inflation and the general performance of capital markets.

As stated earlier, and emphasized again now, the fund is now \$1.5 billion short of that required by the Pension Benefits Standards Act to meet our obligations to current pensioners and active employees. In light of this shortfall, the fund does not contain excess monies to improve benefits. Even if our plans were fully funded, any improvement in benefits creates additional liabilities and, therefore, increased cost to the Company. This point was made by Dr. Noel Hall in his report on Canadian Railway Pension Plans:

The contributions in respect of the individual and those paid by the employer are invested in the assets of the trust fund. Since these assets are held in respect of employees not yet retired, it does not follow that the existence of a large fund implies that pension increases can be given at no cost to the Company.

Exhibit 2 illustrates the funding process by showing a reservoir which represents the Company's liability for pensions at a particular time. There are three sources of funding for this liability: the employee contributions, Company contributions, and earnings on investments. On the other hand, money is paid out in the form of monthly pensions and, to a much lesser extent, refunds of contributions to employees leaving the service of the Company.

To provide a more detailed look at this process, the attached Exhibit 3 is a summary of our Pension Trust Fund statement as at December 31, 1981. This is taken from our annual report for last year.

Some representations calling for improvements in pension benefits have suggested that payments on the unfunded liability should be ignored in determining the ability of the Company to provide improved benefits. CN submits that the inclusion of these costs is pertinent and valid. As stated earlier, they represent the continuing cost of benefits granted in previous years--improvements which would not have been possible if the additional cost could not be spread over a reasonable number of years. An increase in the unfunded liability was and is implicit and unavoidable--in almost every pension benefit improvement.

CN has a contractual and legal obligation to pay pensions in accordance with the plan rules, regardless of the level of earnings of the Funds or the economic environment in which the Company and the pension plans are operating. The obligation is certain, but the cost is unknown; certain because the benefits will be paid to those who qualify for them; unknown because the actual amount of the costs is based on future wage levels, fund earnings and other uncertainties.

Employee contributions, which are fixed as a percentage of wages or salary according to the plan, meet only part of the cost of these future

benefits. After taking into account the earnings of the Funds, it is the Company which must discharge the balance of the cost. For many years when the Fund did not earn the assumed rate of return, CN was required to make up the shortfall in full. In the economic environment of the most recent 3 or 4 years, the Company has been able to benefit from earnings greater than anticipated. During this entire period, employee contributions remained fixed as set by the plan rules.

We believe it should be accepted that because the obligation to pay benefits in accordance with the rules of the pension plans rests with the Company, the management of the investment of the trust funds must also rest with the Company. Responsibility to pay benefits and control of the investment of the Funds are inseparable.

More will be said later in this presentation about what is referred to as the "excess interest" of the CN Pension Trust Funds. For now, it is sufficient to say that there are no excess funds available to provide additional benefits. CN has taken on pension commitments to the limit of the cost which we can reasonably be expected to pay. Taking into account the most recently negotiated improvements in pension benefits, the cost of the pension plans to the Company in 1981 was in the order of 12 per cent of payroll. Few other companies in Canada, if any, are carrying such a level of cost.

INFLATION PROTECTION FOR PENSIONERS

There is little doubt that one of the major social issues in Canada today is the problem of the erosion of pensions due to inflation. It is a national issue. The solution will not be provided by governments, employers or individuals acting alone. Obviously, the remedy for the problem is to reduce the level of inflation, which is beyond CN's control. This was not an issue a decade ago, when there was little erosion in the value of pensions.

We should first acknowledge that the basic retirement income provided by the Old Age Security Pension and the Canada/Quebec Pension Plan is fully protected from inflation by indexing to the Consumer Price Index (CPI). Thus, the retirement income of most Canadians is, to some extent at least, protected against inflation. Governments are able to provide this kind of protection because the costs are borne by the taxpayers through the current revenues of governments--a source of funds not available to the private sector, including CN.

The cost of indexing for private-sector pension plans is beyond the capacity of most individual companies to absorb. The problem for companies such as CN, which have a more mature plan with a high ratio of pensioners to active workers, is even more pronounced. The latest federal government data show that only 5 per cent of workers in the private sector have any amount of automatic inflation protection in their company pension plans.

Independent actuaries have estimated that CN's liability for pensions--and therefore the unfunded liability--would be increased by approximately \$1.7 billion if our plan contained a provision for indexing to the CPI. To fund this additional amount over the maximum period allowed by the Pension Benefits Standards Act would add about \$212 million per year for 15 years to the Company's pension cost. This would equal an additional 13 per cent of the total Company payroll and would more than double the Company's annual pension cost. Clearly, this would be a financially irresponsible action, and it would jeopardize CN's financial integrity.

CN has shown its sensitivity to inflationary pressures by making ad hoc adjustments to increase the level of pension benefits. The attached Exhibit 4 summarizes those increases, which have been granted each year since 1971. These adjustments were in line with what the Company could afford in addition to its already high pension costs. The total additional pension liability resulting from this series of ad hoc adjustments was \$244 million, a cost which is borne solely by Company contributions.

Much has been written recently about a method, referred to as the "excess interest" approach, of providing inflation protection for current pensioners. What does "excess interest" mean? Two definitions are common. The first assumes that the "excess interest" is represented by the difference between a fixed base rate of return, say 3 per cent, and the interest yield actually realized by the fund. In this case, if the pension fund actually earned 12 per cent in a particular year, the "excess interest" would be 9 per cent (12 per cent - 3 per cent) of that portion of the pension fund which was applicable to pensioners.

The second definition calculates the "excess interest" as that amount which the fund earns over and above the interest assumption used in the actuarial valuation. In most plans, the long-term actuarial assumption ranges between 6 per cent and 8 per cent. Thus, if the actuarial assumption was a 7 per cent return, the "excess interest" in our earlier example would have been 5 per cent (12 per cent - 7 per cent) of that portion of the pension fund which was applicable to pensioners.

Given these definitions--which may not conform to capital-market experience--there is "excess interest" being produced by CN's Pension Trust Funds. The effect of this is to lessen the Company's pension costs in the current environment. However, in previous years the fund did not produce the return assumed in the actuarial valuation. It was, and remains, the Company's sole responsibility to make up this shortfall. Furthermore, there is no certainty that the rate of fund earnings will continue to exceed the rate estimated in actuarial valuations in the future. The Company believes it is quite equitable for CN to receive the advantage of any excess returns of the Funds when it is required to bear the burden of any shortfalls.

While recognizing that inflation continues to lessen the purchasing power of private sector pensions, the Company believes it would be unwise to

make any major changes in pension benefits until the outcome of the current national pension debate is more clearly defined. We wish to encourage the government in its efforts to come to grips with this complex issue. We are prepared to--and will--participate with the private sector to provide meaningful input to the process. In the meantime, we believe that the financially and socially responsible course of action is to continue ad hoc adjustments to the extent that they are economically prudent.

EXHIBIT 1

PENSION ORGANIZATION AND MANAGEMENT

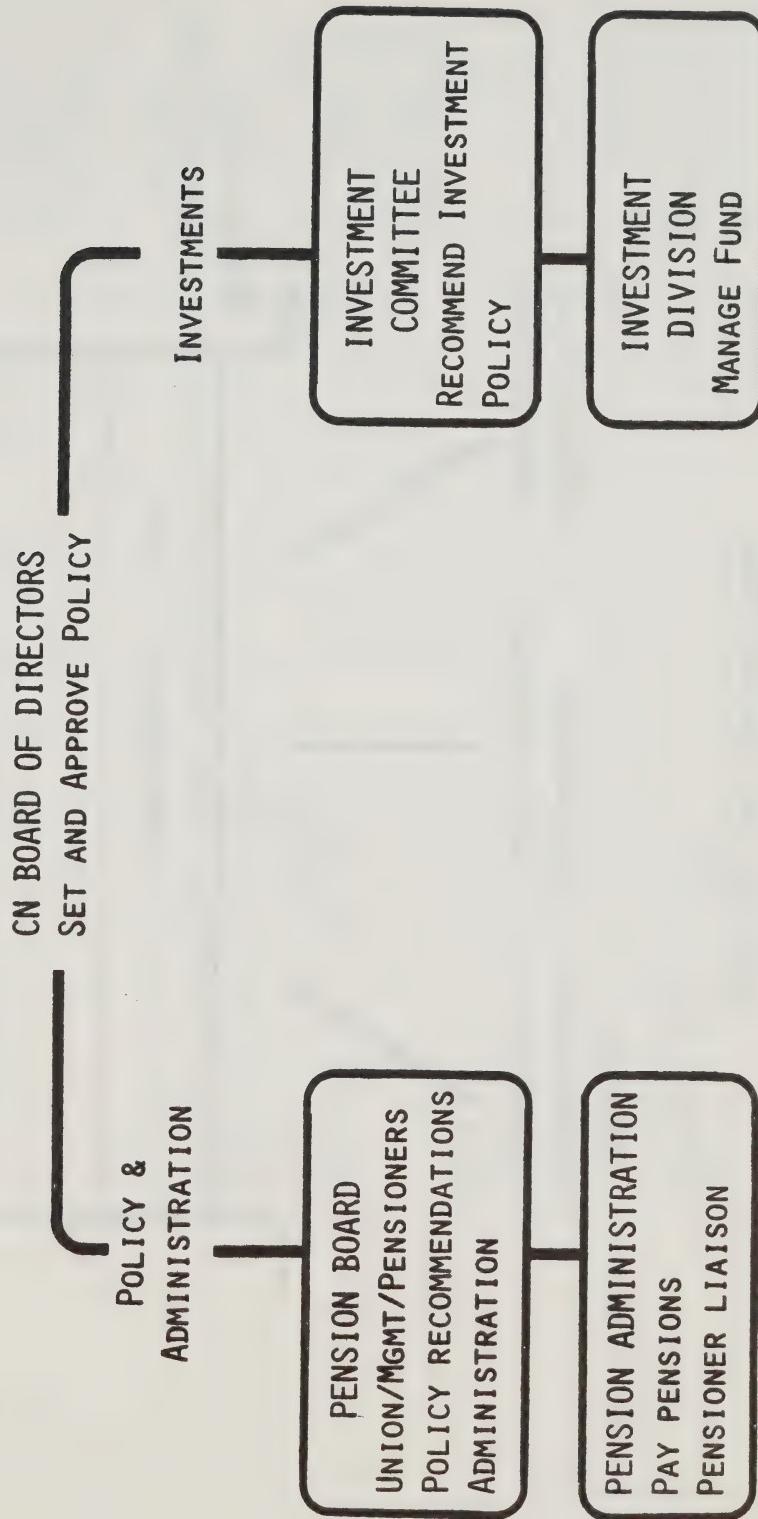


EXHIBIT 2

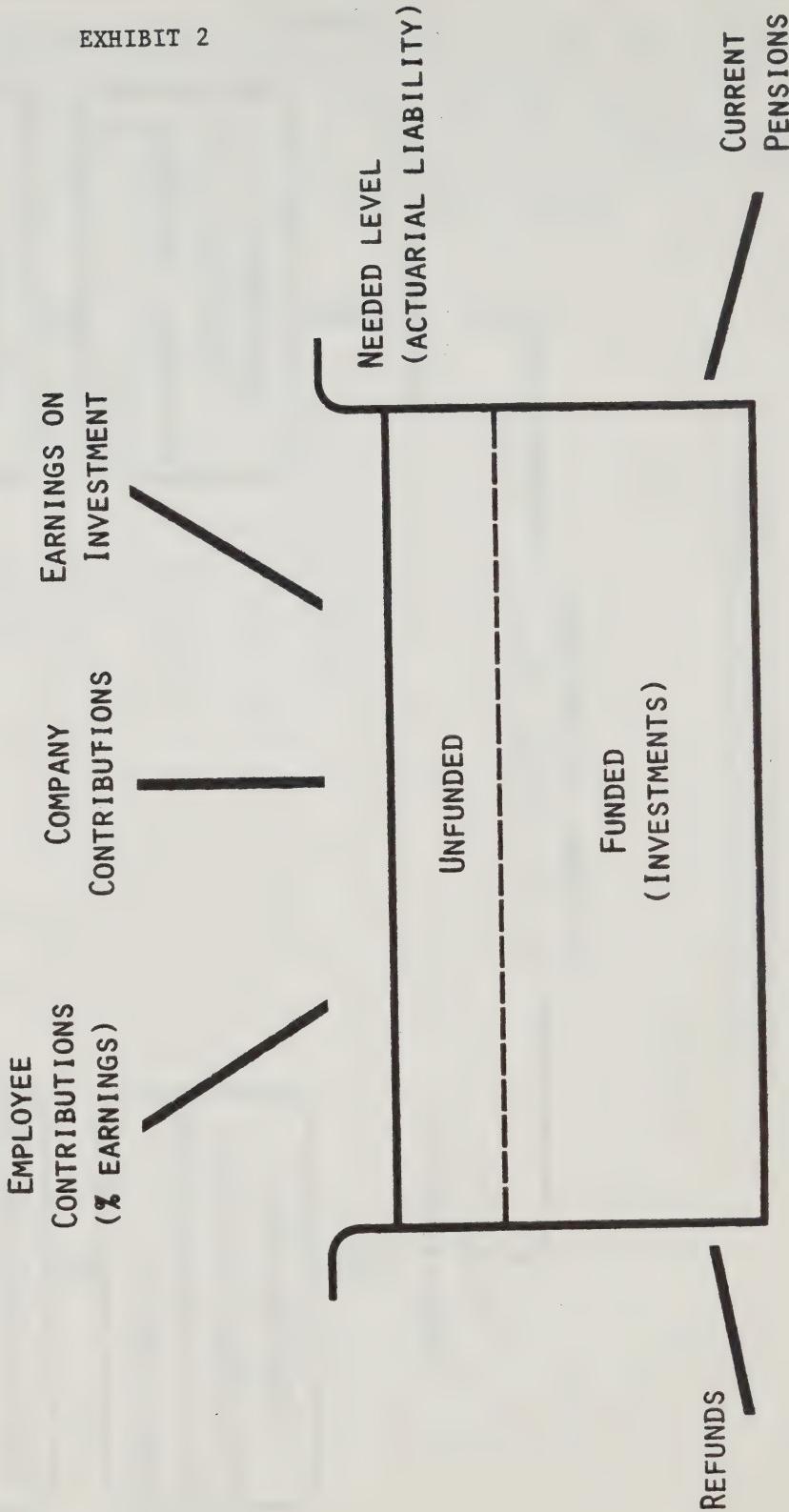
OPERATION OF PENSION FUNDS

EXHIBIT 3

1981 PENSION TRUST FUND STATEMENT
(IN MILLIONS)

INVESTMENTS	\$ 2,753
AMOUNT TO BE FUNDED	1,499
	<hr/>
	\$ 4,252
ACTUARIAL LIABILITY, BEGINNING OF YEAR	3,591
INCREASES RESULTING FROM ACTUARIAL VALUATION	368
CONTRIBUTIONS - EMPLOYEES	86
- COMPANY	182
EARNINGS ON INVESTMENTS	329
	<hr/>
	\$ 4,556
DEDUCTIONS DURING YEAR	
PENSIONS PAID	191
TRANSFERS TO OTHER FUNDS	95
REFUNDS	18
BALANCE, END OF YEAR	304
	<hr/>
	\$ 4,252

SOURCE: 1981 ANNUAL REPORT

EXHIBIT 4

History of Escalation of CN Pensions from 1971 to 1982

1971 Effective January 1, 1971 - Retirements before 1970: 2% per year
of retirement back to 1935

Cost: Total cost to CN for 1971 escalation: 56.7 Million

1972 Effective January 1, 1972 - Retirements before 1971: 4% increase
Retirements in 1971: 2% increase

Cost: Total cost to CN for 1972 escalation: 19.1 Million

1973 Effective January 1, 1973 - Retirements before 1973: 2% increase

Cost: Total cost to CN for 1973 escalation: 11.2 Million

1974 Effective January 1, 1974 - Retirements before 1974: 4% increase

Cost: Total cost to CN for 1974 escalation: 23.6 Million

1975 Effective January 1, 1975, escalation was granted on a tapering,
flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Monthly Flat-Rate Increase</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Widows</u>
1967 or prior	\$12.00	\$6.00
1968	\$11.00	\$5.50
1969	\$10.00	\$5.00
1970	\$ 9.00	\$4.50
1971	\$ 8.00	\$4.00
1972	\$ 7.00	\$3.50

Cost: Total cost to CN for 1975 escalation: 23.8 Million

1976 Effective January 1, 1976, escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Monthly Flat-Rate Increase</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Widows</u>
1967 or prior	\$12.00	\$6.00
1968	\$11.00	\$5.50
1969	\$10.00	\$5.00
1970	\$ 9.00	\$4.50
1971	\$ 8.00	\$4.00
1972	\$ 7.00	\$3.50

Cost: Total cost to CN for 1976 escalation: 22.3 Million

1977 Effective January 1, 1977, escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Monthly Flat-Rate Increase</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Widows</u>
1967 or prior	\$9.00	\$4.50
1968	\$8.00	\$4.00
1969	\$7.00	\$3.50
1970	\$6.00	\$3.00
1971	\$5.00	\$2.50
1972	\$4.00	\$2.00

Cost: Total cost to CN for 1977 escalation: 14.4 Million

1978 Effective January 1, 1978, escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Monthly Flat-Rate Increase</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Widows</u>
1967 or prior	\$10.50	\$5.25
1968	\$ 9.30	\$4.65
1969	\$ 8.20	\$4.10
1970	\$ 7.00	\$3.50
1971	\$ 5.80	\$2.90
1972	\$ 4.60	\$2.30

Cost: Total cost to CN for 1978 escalation: 15.5 Million

1979 Effective January 1, 1979, escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Monthly Flat-Rate Increase</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Widows</u>
1967 or prior	\$ 10.50	\$ 5.25
1968	\$ 9.30	\$ 4.65
1969	\$ 8.20	\$ 4.10
1970	\$ 7.00	\$ 3.50
1971	\$ 5.80	\$ 2.90
1972	\$ 4.60	\$ 2.30

Cost: Total cost to CN for 1979 escalation: 15.5 Million

1980 In December 1980, a cost-of-living allowance in the form of a lump sum payment was granted on the following basis:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Lump Sum Payable</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Survivors</u>
1967 or prior	\$126.00	\$94.50
1968	\$111.60	\$83.70
1969	\$ 98.40	\$73.80
1970	\$ 84.00	\$63.00
1971	\$ 69.60	\$52.20
1972	\$ 55.20	\$41.40

Cost: Total cost to CN for 1980 escalation: 2.4 Million

1981 Effective January 1, 1981, a cost-of-living allowance for the year 1981 only, was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u> or <u>Death-in-Service</u>	<u>Monthly Allowance Payable to:</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Surviving Spouses</u>
1967 or prior	\$ 25.00	\$18.75
1968	\$ 22.10	\$16.58
1969	\$ 19.50	\$14.63
1970	\$ 16.70	\$12.53
1971	\$ 13.80	\$10.35
1972	\$ 10.90	\$ 8.18

Cost: Total cost to CN for 1981 escalation: 5.6 Million

1982 Effective January 1, 1982, approval was given to convert the 1981 cost of living allowance into a permanent increase, on the following basis:

<u>Year of Retirement or Death in Service</u>	<u>Monthly Increase Payable to:</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Surviving Spouses</u>
1967 or prior	\$25.00	\$18.75
1968	22.10	16.58
1969	19.50	14.63
1970	16.70	12.53
1971	13.80	10.35
1972	10.90	8.18

Cost: Total cost to CN for 1982 increase: \$33.5 Million

The cost of escalating pensions is shown below:

<u>Year</u>	<u>Total Liability</u> (millions)
1971	\$56.7
1972	\$19.1
1973	\$11.2
1974	\$23.6
1975	\$23.8
1976	\$22.3
1977	\$14.4
1978	\$15.5
1979	\$15.5
1980	\$ 2.4
1981	\$ 5.6
1982	<u>\$33.5</u>

\$243.6

APPENDIX "TRPT-27"

**RESPONSES PROVIDED BY THE CANADIAN NATIONAL
RAILWAYS TO QUESTIONS ON THEIR ANNUAL REPORTS
FOR 1980 AND 81.**

Questioner: Mr. Charles Turner, M.P.

Subject: Questions about CN's pension plans

If the pension trust fund were transferred to an independent trust company at arm's length, would you object and on what grounds?

The Company would object on the grounds that the present administration of the fund is producing a greater return than could be achieved by an outside trust company.

How much money was paid last year to reduce its unfunded liability in the pension trust fund, and what was the amount on principal and on interest?

The payments in 1981 on the unfunded liability were as follows:

Principal	\$ 7,842,370
Interest	\$106,920,660
<hr/>	
Total	<u>\$114,763,030</u>
<hr/>	

Railway employees pay the same rates as civil servants into their pension fund. Are you prepared to pay the same pensions and benefits?

Civil servants pay more into their Superannuation Plan than CN employees pay into their 1959 Pension Plan. The contribution rates are as follows:

Public Service Superannuation Plan (1981)

On first \$1,600	6.5%
On earnings between \$1,600 and \$16,500 (YMPE)	4.7%
On excess over YMPE	6.5%
For Supplementary Retirement Benefits Account	1.0% (for indexing)

Canadian National 1959 Pension Plan

Earnings up to maximum pensionable earnings under CPP/QPP	5.0%
On excess over this amount	6.5%
Maximum annual contribution	\$3,500

While there are other differences between the two plans, the most significant difference concerns the matter of indexation of the civil

service plan to the Consumer Price Index. As indicated in the above tables, a 1% contribution is intended to cover this indexing. Our actuaries estimate that the cost to CN of this full indexing would be approximately 13% of our total payroll, an additional expense which the Company cannot responsibly assume in light of its already high level of pension costs.

Is the railway selling securities in the form of pensions to its employees and is this being reported to the Securities Commission or other regulatory agency to its employees as required by law? Are CN employees buying pensions from CN and is CN selling pensions to employees on a buyer-seller basis?

CN is not selling securities in the form of pensions to its employees.

As CN is an entrepreneur in the pension business, how much money have they made each year during the past three years?

The Company does not consider itself an entrepreneur in the pension business. While a Division of the Company is responsible for the management and investment of the pension trust funds, these monies are completely separate from the assets of the Company, and the Company does not have access either to the funds themselves or to the earnings on investments.

Questioner: Mr. Les Benjamin, M.P.

Subject: Company's contributions
to pension fund

The breakdown of the Company's 1981 contributions to the pension fund was as follows:

Current service	\$ 66,954,260
Past service cost (unfunded liability)	\$114,763,030
	<hr/>
	<u>\$181,717,290</u>
	<hr/>

Questioner: Mr. Les Benjamin, M.P.

Subject: Ad hoc adjustments

Schedule of ad hoc adjustments for pensioners attached.

History of Escalation of CN Pensions from 1971 to 1982

1971 Effective January 1, 1971 - Retirements before 1970: 2% per year
of retirement back to 1935

Cost: Total cost to CN for 1971 escalation: 56.7 Million

1972 Effective January 1, 1972 - Retirements before 1971: 4% increase
Retirements in 1971: 2% increase

Cost: Total cost to CN for 1972 escalation: 19.1 Million

1973 Effective January 1, 1973 - Retirements before 1973: 2% increase

Cost: Total cost to CN for 1973 escalation: 11.2 Million

1974 Effective January 1, 1974 - Retirements before 1974: 4% increase

Cost: Total cost to CN for 1974 escalation: 23.6 Million

1975 Effective January 1, 1975, escalation was granted on a tapering,
flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Monthly Flat-Rate Increase</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Widows</u>
1967 or prior	\$12.00	\$6.00
1968	\$11.00	\$5.50
1969	\$10.00	\$5.00
1970	\$ 9.00	\$4.50
1971	\$ 8.00	\$4.00
1972	\$ 7.00	\$3.50

Cost: Total cost to CN for 1975 escalation: 23.8 Million

1976 Effective January 1, 1976, escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Monthly Flat-Rate Increase</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Widows</u>
1967 or prior	\$12.00	\$6.00
1968	\$11.00	\$5.50
1969	\$10.00	\$5.00
1970	\$ 9.00	\$4.50
1971	\$ 8.00	\$4.00
1972	\$ 7.00	\$3.50

Cost: Total cost to CN for 1976 escalation: 22.3 Million

1977 Effective January 1, 1977, escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Monthly Flat-Rate Increase</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Widows</u>
1967 or prior	\$9.00	\$4.50
1968	\$8.00	\$4.00
1969	\$7.00	\$3.50
1970	\$6.00	\$3.00
1971	\$5.00	\$2.50
1972	\$4.00	\$2.00

Cost: Total cost to CN for 1977 escalation: 14.4 Million

1978 Effective January 1, 1978, escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Monthly Flat-Rate Increase</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Widows</u>
1967 or prior	\$10.50	\$5.25
1968	\$ 9.30	\$4.65
1969	\$ 8.20	\$4.10
1970	\$ 7.00	\$3.50
1971	\$ 5.80	\$2.90
1972	\$ 4.60	\$2.30

Cost: Total cost to CN for 1978 escalation: 15.5 Million

1979 Effective January 1, 1979, escalation was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Monthly Flat-Rate Increase</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Widows</u>
1967 or prior	\$ 10.50	\$ 5.25
1968	\$ 9.30	\$ 4.65
1969	\$ 8.20	\$ 4.10
1970	\$ 7.00	\$ 3.50
1971	\$ 5.80	\$ 2.90
1972	\$ 4.60	\$ 2.30

Cost: Total cost to CN for 1979 escalation: 15.5 Million

1980 In December 1980, a cost-of-living allowance in the form of a lump sum payment was granted on the following basis:

<u>Yr of Retirement</u>	<u>Lump Sum Payable</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Survivors</u>
1967 or prior	\$126.00	\$94.50
1968	\$111.60	\$83.70
1969	\$ 98.40	\$73.80
1970	\$ 84.00	\$63.00
1971	\$ 69.60	\$52.20
1972	\$ 55.20	\$41.40

Cost: Total cost to CN for 1980 escalation: 2.4 Million

1981 Effective January 1, 1981, a cost-of-living allowance for the year 1981 only, was granted on a tapering, flat-rate basis, as follows:

<u>Yr of Retirement</u> or <u>Death-in-Service</u>	<u>Monthly Allowance Payable to:</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Surviving Spouses</u>
1967 or prior	\$ 25.00	\$18.75
1968	\$ 22.10	\$16.58
1969	\$ 19.50	\$14.63
1970	\$ 16.70	\$12.53
1971	\$ 13.80	\$10.35
1972	\$ 10.90	\$ 8.18

Cost: Total cost to CN for 1981 escalation: 5.6 Million

1982 Effective January 1, 1982, approval was given to convert the 1981 cost of living allowance into a permanent increase, on the following basis:

<u>Year of Retirement or Death in Service</u>	<u>Monthly Increase Pivable to:</u>	
	<u>Pensioners</u>	<u>Surviving Spouses</u>
1967 or prior	\$25.00	\$18.75
1968	22.10	16.58
1969	19.50	14.63
1970	16.70	12.53
1971	13.80	10.35
1972	10.90	8.18

Cost: Total cost to CN for 1982 increase: \$33.5 Million

The cost of escalating pensions is shown below:

<u>Year</u>	<u>Total Liability</u> (millions)
1971	\$56.7
1972	\$19.1
1973	\$11.2
1974	\$23.6
1975	\$23.8
1976	\$22.3
1977	\$14.4
1978	\$15.5
1979	\$15.5
1980	\$2.4
1981	\$5.6
1982	<u>\$33.5</u>
	 <u>\$243.6</u>

Questioner: Hon. D.F. Mazankowski, P.C.

Subject: CN's Submission to
Dr. J.C. Gilson re grain
and transportation issues

Mr. Mazankowski's request for copies of the submissions made by CN to Dr. Gilson has been satisfied by providing them to him directly.

Questioner: Hon. D.F. Mazankowski, P.C.

Subject: CN's Five-Year Plan
1982-1986

CN's five-year plan for the 1982-1986 period identified capital expenditure needs of \$6.1 billion. This amount involved all Divisions of CN and was composed as follows:

CN Rail	\$4.722 million
Grand Trunk Corporation	.276 "
CN Holdings	.978 "
Other	.121 "

The CN Rail total included \$1,533.0 million for Plant Expansion and \$3,189.0 million for replacement, renewal and productive additions to plant and equipment.

Questioner: Hon. D.F. Mazankowski, P.C.

Subject: Diesel Fuel Costs

CN Rail's annual fuel cost is approximately \$300 Million.

We do not have precise information from our suppliers on the exact amount of taxes paid by them. However, using publicly available information on tax rates and applying them to our purchases, we have attempted to arrive at an estimate in reply to Mr. Mazankowski's question.

Our estimate of the apportionment of the purchase price for each dollar of diesel fuel consumed by CN is, on the average, as follows:

Suppliers/Refiners	\$0.45
Land Owners	0.02
Federal Taxes	0.24
Provincial Taxes	0.29
<hr/>	
	\$1.00

Questioner: Hon. E.M. MacKay, P.C.

Subject: Alleged Double Payment

Attached is a copy of the transcript of the Company's opening statement to the Standing Committee on Public Accounts, which it is hoped will clarify some of the issues raised at the Standing Committee on Transport Hearing on June 10th. As has been noted, the Company does not agree that there has been a double payment and firmly believes that it should be compensated for the claims that still remain outstanding for the losses incurred in the 1971 to 1977 period.

Dealing with the first question, there were no significant changes in accounting policy pertaining to the accrual of subsidies in the years 1976 and 1977. However, there was a change in 1975 when the Company adopted accrual accounting for subsidies and this change was disclosed in its 1975 printed Annual Report.

There has been some confusion regarding the treatment of the \$150 million or \$190 million of outstanding claims and this can best be dealt with by explaining how the generally accepted accounting principles which were followed operate. Accrual accounting involves judgment and estimation of the amounts to be included in the accounts and the estimates are based on the best information available at the time. Consistent with this practice, the Company included an estimate of the amount that it believed it had a reasonable assurance of receiving. At that time, there was considerable uncertainty as to the amount the Company would be collecting or indeed whether it would be called upon to return some of the money it had already received. In this regard, one should recognize that the amount that was included in the accounts as at December 31, 1977 for the 1971 to 1977 period amounted to \$1,031 million out of total claims of \$1,227 million. Furthermore, the amount accrued up to the end of December, 1977 represented 96 percent of the amount collected up to December 31, 1981.

With the benefit of hindsight someone can now say that the estimate was too low. However, the potential receipt of this additional money was far from clear at the time the accruals were made. As mentioned, an accrual is made on the basis of reasonable assurances and, in point of fact, there are still at this time a number of unresolved issues with the Canadian Transport Commission regarding the claims submitted. With respect to the second question, while the Company believed, as indicated above, that it was entitled to the full amount of the claims submitted, there was considerable uncertainty as to whether it would indeed collect it. As for the savings realized by the Government, they have, in fact, fared better than the projection made at the time of the Recapitalization as cited. The dividends paid to the Government with respect to the four year period 1978 through 1981 amounted to \$146 million as compared with the anticipated \$65 million for the five year ending in 1982, which has been referred to.

In answer to the third question, the Company has not received a formal request for the \$53 million, nor does the Company believe it should. Rather, there should be a directive given to the Canadian Transport Commission to speed up the processing of claims which have been outstanding too long.

In the preamble to the fourth question, reference was made to the discussions that took place during the Recapitalization development. The objective of those involved was to establish a financial relationship between the Government and CN which would be based on commercial self-sufficiency. One of the key factors was to determine an appropriate capital structure and this was arrived at by reference to other companies in the railway industry. The financial position of CN and other railways was considered in the light of their respective published financial statements, which were all prepared in accordance with generally accepted accounting principles. The matter of the outstanding claims would only have relevance in the context of the financial statements, and the Company's method of accounting for prior year claims was clearly described in the financial statements prepared during the period of the Recapitalization discussions. The following extract from a note to the financial statements which were included in a prospectus CN issued in 1977 is an example of the disclosures made:

Amounts remain outstanding in respect of claims for years prior to 1975 which have not been taken into income due to the uncertainty as to the amounts to be received following final audit of these claims by the Canadian Transport Commission. These amounts, together with adjustments in respect of claims accrued on a current basis, are recognized in the accounts when indications as to their disposition by the Commission are received.

With respect to the last question, the \$53 million does not include interest and it is true that \$53 million invested at an annual rate of 15 percent for a two year period would earn interest amounting to \$15.9 million or \$17.1 million if compounded annually. While interest is not included in the \$53 million, neither is interest received by CN when the Government is slow in paying the Company's bills. The interest involved in these delayed payments far exceeds the \$17.1 million.

It is hoped that the misunderstanding related to the so-called "double payment" can be cleared up quickly. This requires an understanding that the payments received by CN equal to the reported deficits were received as part of a formula which determined the amount of the equity that the Government should invest in CN each year. Also, that the composition of these reported deficits was irrelevant, and that what was significant was that the reported deficits conformed with the generally accepted accounting principles and were certified by the Government appointed independent auditors.

TRANSCRIPT OF CN'S OPENING STATEMENT TO THE
STANDING COMMITTEE ON PUBLIC ACCOUNTS, MAY 18, 1982

STATEMENT BY MR. J.M. LeCLAIR (PRESIDENT AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER OF CN):

Payments to Canadian National

CN agrees with the basic facts that have been presented: the Company has received money from the Government equal to the reported deficits in the 1933 to 1977 period, in the form of an equity investment; and compensation for branch line and passenger loss incurred in the years 1971 to 1977 has, in some cases, been received and taken to account in the years 1978 through 1980.

CN recognizes that one might be tempted to consider that the Company would have been paid twice--once in the form of a deficit reimbursement and secondly, by way of compensation for branch line and passenger losses. However, CN has a different interpretation of the situation which has regard for the purpose of these payments. The purpose of the compensation that all railways in Canada receive for branch lines and passenger losses is self-evident. The funds that CN received equal to the reported deficits were a part of the formula used to provide equity capital to the Company over the years. We believe that the Government regarded these equity infusions as permanent investments and that they were not intended to influence the entitlement to earned compensation for prior year branch line and passenger losses. This latter intention was supported prior to and during the recapitalization discussions whereby the Company was directed to retain the profits of 1976 and 1977, which reported profits included prior year subsidies. These profit retentions have continued as part of the new financial relationship with the Government under the 1978 recapitalization legislation.

If one were to completely disregard generally accepted accounting principles and arbitrarily reopen the accounts for prior years subsidies, it would be equally appropriate to reopen these prior years' accounts for changes in other estimates made in the 1971 to 1977 period that have influenced the accounts of the Company in periods subsequent to 1977.

There appears to be some misunderstanding surrounding the recapitalization legislation. The \$808 million debt conversion was arrived at initially by reference to the Shareholder's Equity item "Reduction in recognition of depreciation attributable to years prior to the adoption of depreciation accounting" as reported in the 1976 financial statements. However, this rationale lost its relevance and those involved in the legislation became more preoccupied with the reasonableness of CN's debt-equity ratio and in this process compared CN with other companies in the industry. Rather than a detailed consideration of the assets and liabilities the focus was on the capital structure of the Company. The judgment at the time was that even though the \$808 million debt conversion would result in a debt ratio that

would still be higher than the industry, it nevertheless was regarded as reasonable. As a point of interest, the CP report that was used as a reference point incorporated generally accepted accounting principles in accounting for its subsidy payments as did CN's.

Any attempt to arbitrarily change the longstanding and recognized financial ground rules can only serve to undermine the integrity of our financial reporting and our relationship with the financial community. Moreover, the adverse effects of such a change would be compounded because of the retroactive application which disregards the circumstances that prevailed and the long-standing practice.

Income Tax

The comments in the Auditor General's report with respect to the income tax matter disregards the following facts. The so-called tax benefit of utilizing tax losses of prior years to shelter current year's taxable income is a practice that has been embodied in the tax legislation for 30 years and is a provision that is available to all companies. Those involved in the recapitalization legislation would have been well aware of this tax legislation and the fact that CN had suffered losses in the past. The Auditor General is suggesting that these losses should not be employed as a tax shelter because of the deficit payments. This fails to recognize that the funds received from the Government which were based on the reported deficits were capital infusions and have been confirmed as such by Revenue Canada after an exhaustive examination with the participation of Justice.

Conclusion

Different interpretations may be placed on the matter. However, we are working with Transport Canada with a view to resolving this question.

Questioner: Mr. L.G. Benjamin, M.P.

Subject: Handling of Explosives
Port of Prince Rupert

CN has not, to date, been asked to investigate the handling of explosives shipped through the Port of Prince Rupert or to take part in a survey on the subject.

Questioner: Mr. Les Benjamin, M.P.

Subject: Pension Plans - General
Discussions with CP

Officers of CN have discussions with their counterparts at CP and other companies from time to time regarding administration of pension plans and pension funds. These are general discussions which are intended to help both parties to improve the effectiveness of their operations.

Questioner: Mr. L.G. Benjamin, M.P.

Subject: CNCP Payroll System

The CNCP payroll system is a direct bank deposit system provided through a computerized network system by the Toronto-Dominion Bank. Deposits to all major bank branches are guaranteed on each pay date. Deposits to Trust Company branches are guaranteed on the day following the pay date, however, our experience has been that such deposits are available on the pay date.

When CNCP took over handling of the payroll for non-scheduled employees from CNR and CPL, the direct deposit system was applied throughout and appears to be working well. When CNCP took over the scheduled payroll from the parents on January 1, 1982, a year later, scheduled employees were given the option of direct bank deposits, or receiving payment by cheque. A small number opted for payment by cheque. However for those who opted for cheque delivery some difficulties were encountered since CNCP no longer had the facilities available to them through the parent organizations for cheque delivery. Because of this it was decided recently to apply the direct bank deposit system in all cases.

A few employees, some on the Winnipeg schedule payroll, still have not provided the necessary information to enable us to institute the bank deposit system. In these instances, cheques are issued from Headquarters and mailed to the employees by Royal Mail. Home addresses are used since employees do not always have ready access to CNCP offices. In such cases, cheques are mailed so as to be available on pay dates unless subject to delays within the mail system.

We are not aware that any employee has failed to receive payment. There have been a few late bank deposits resulting from incorrect information supplied by the employee, or a clerical error by bank employees. In all such cases, CNCP has arranged emergency payments.

If any employee is currently receiving payment by cheque and is not satisfied with this method of payment, he may elect at any time to participate in the bank deposit system.

Questioner: Mr. Charles Turner, M.P.

Subject: Cash settlements under
special arrangements

The separation allowances referred to were negotiated between the Company and the United Transportation Union to apply to employees adversely affected by changes in railway passenger services pursuant to Department of Transport vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, as established by Regulations by Order-in-Council P.C. 1977-2987. Payments for all vacations and holidays due at the time of retirement from service were made in addition to the separation allowances.

Questioner: Mr. W.H. McKnight, M.P.

Subject: Planned Reduction in
Employment Level

The approximate geographic breakdown of the planned reduction in employment level is:

Atlantic Region	390
Montreal HQ and St. Lawrence Region	830
Great Lakes Region	350
Prairie Region	610
Mountain Region	320

The following are types of activity involved, together with the estimated manpower effect:

Transportation	375
Equipment Line Points	290
Equipment Main Shops	660
Engineering	780
Administrative and Other	395

Questioner: Mr. W.H. McKnight, M.P.

Subject: Mandate - Dr. Gold as
Commissioner in U.T.U.
Matter

CN received written advice that Dr. Gold had been appointed Commissioner in the U.T.U. matter, but did not receive copy of the mandate. The Commissioner and the Minister of Labour only are privy to the mandate.

APPENDIX "TRPT-28"

1833 Parkdale Ave.,
Verdun, P.Q. H4H 2S1.

May 25, 1982.

Mr. Maurice Dionne, M.P.,
Chairman,
Standing Committee on Transport
and Communications,
Ottawa, Ontario.

Dear Sir:

As discussed with you by our Mr. Gordon Foster of Ottawa, Ontario, we are pleased to place with you sufficient copies of the presentation of the National Council of CN Pensioners Associations Inc., to the Standing Committee of the Department of Transport and Communications, Ottawa, Ontario respecting the Canadian National Corporation's Pension Funds.

In order that you and your committee may be made aware of the scope of the National Council, we are including a copy of the Council's director.

We understand that June 8, 1982 at 8 p.m. has been set as the date on which we will meet with your committee.

Yours very truly,

R.W. Worraker - Chairman
National Council of CN
Pensioners Associations Inc.

A PRESENTATION TO THE STANDING
COMMITTEE ON TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS OTTAWA, ONTARIO,
RESPECTING THE CANADIAN NATIONAL
CORPORATION'S PENSION PLANS.

NATIONAL COUNCIL OF CN PENSIONERS
ASSOCIATIONS INC.
MONTREAL, QUEBEC.
MAY 28, 1982.

NATIONAL COUNCIL OF C.N.PENSIONERS ASSOCIATIONS INC.

In introducing the National Council of C.N. Pensioners Associations Inc., to the Standing Committee on Transport and Communications, we would advise you that the objectives of the National Council are geared toward the improvement of the present pensions of the retired members of the C.N. Pension Funds.

Because of the extent of deterioration in the real value of the pensions of a large number of its members, the National Council of the C.N. Pensioners Associations is grateful for this opportunity to appear before the Standing Committee on Transport and Communications. Our purpose is not merely to make aware the plight of C.N. Pensioners, but to put forward a number of proposals and recommendations to ensure that present pensioners receive a larger and fairer share of the income earned by the C.N. Pension Funds.

Robert A. Bandeen, recently retired President and Chief Executive Officer of the Canadian National Corporation, in a letter to the National Council dated January 20, 1981, (copy attached) dealing with the matter of C.N. Pension improvements, made the following statement:

" In the meantime, I encourage you to continue making representations to all of the bodies who have some responsibility in solving this complex issue of retirement income."

Obviously Mr. Bandeen recognized the validity of our concern.

The National Council is appreciative that C.N. Management, recognizing the plight of their older pensioners, has since 1971 been granting modest ad hoc increases to alleviate their burden. Without sounding ungrateful for these grants, retirees have found them to be grossly inadequate. We have protested repeatedly to the company about the inadequacy of these periodic supplements, and have pointed out that the longer the pensioner has been retired, the worse his circumstances tend to be. Recent pensioners have benefited greatly from the large pay increases during the seventies and from substantial improvements in the benefits program.

One indication of the degree of poverty in which many of our old pensioners find themselves is that they are forced to apply for the Federal Guaranteed Income Supplement, or G.I.S., to supplement Old Age Security. For these people their C.N. pension is in fact of little or no value; the G.I.S. is in effect a welfare system for the old and could in many cases be increased to equal the pitiful amount of their pension. The effect of this is that C.N. management has in fact felt able to neglect the problem of helping its poorest pensioners by throwing it back on the federal government. We regard this as a despicable situation. It puts the pensioner in the position of a welfare

mendicant, instead of receiving a decent pension which he had earned by his work and his contributions.

In building our case for a more assured form of supplement or of indexing for present pensioners, we have noted with particular interest the sharp recent improvement in the earnings performance of the Pension Fund itself. At the National Pension Conference, held over a year ago, and in recent discussions within the pension industry, there has been a marked swing towards the view that some of these higher earnings should by right be used to raise the benefits paid to those retired. Some companies, including many insurance companies, have linked pension supplements directly to these "excess earnings". It is interesting to note that Mr. Laurence Coward of the actuarial consulting firm of William M. Mercer Ltd., who are the actuarial consulting firm for the C.N. Pension funds, has suggested that one way of increasing the incomes of pensioners is through the "excess earnings approach", proposed in a 1979 federal study of pensions.

During the hearings of the recent Ontario Legislative Committee on Pensions, the members were told that increasingly employers are using excess earnings to finance augmentation of pension benefits. At a meeting of the Association of Canadian Pension Management, the members were told that there appears to be growing public support -or "an excess earning approach" to improving pensions.

What are "excess earnings?". In effect, they represent the earnings generated by pension funds in excess of the actuarial estimates on which pension funding and contributions were based.

Today pension assets earn more because of the impact of inflation on earnings (and, in some degree, better management of the funds). Twenty years ago, governments could borrow at around 5 per cent; they have to pay 15 per cent or more today to attract money from lenders. Dividends on common and preferred stock have had to be raised to attract equity capital from investors. Capital gains accrue to pension funds from investment in real assets such as land and shopping centres.

Thus, well managed portfolios such as the C.N. Pension Fund have in recent years been showing earnings in excess of 10 per cent, against the much lower interest rates assumed in the actuarial calculations on which the contributions were based. These extra "excess" earnings have been used by C.N. Management essentially in three ways:

- a) Left in the Fund to reduce the company's unfunded liability to the Fund; in 1979 and 1980 the amount of the reductions aggregated over \$87 million. (The total present company liability was \$1.17 billion as of December 31, 1980.)
In effect, this reduces the amounts that the Company would otherwise have to pay into the Fund.

- b) Improve the terms of pension benefits under the plan. This too was accomplished when the 1959 Pension Plan was substituted for the 1935 Pension Plan. As the 1959 Pension Plan is a final earnings plan, indexing has been achieved for CN Pensions during the working period of CN employees. Several comments were made at the Pensions Conference that under the C.N. (and C.P.) plan, a pensioner's net cash income actually goes up after he retires, although he loses out through inflation as time passes.
- c) Increase pension payments to those now retired in order to compensate them, in part at least, for the impact of inflation on their buying power. Here the company contributions have been ad hoc, intermittent until recently, and in aggregate derisive--most of the pensions of longtime pensioners are so small that even recent cost-of-living bonuses are almost meaningless. We believe in fact that this group of retired pensioners, for whom we are speaking today, has been unfairly treated. Almost all the excess income pie has been split between the company and the benefit program; about all that we, the retired pensioners, have received is a little of the juice left on the plate.

CONFLICT OF INTEREST

We accept that the company has the legal or technical right to make the division as it sees fit, but that in allocating these funds it faces some considerable conflicts of interest. The reduction in unfunded liabilities is clearly of direct benefit to the company, and reduces assets in the Fund available to pensioners. But even improvements in benefits, which eventually accrue to retirees, can at the time help the company in its union negotiations by offering an alternative to cash compensation, saving the company money.

The absence of the voice of the third party, the retirees, in this allocation process is clearly prejudicial to our interests. In this connection we propose below certain administration changes in the management of the Fund.

PROPOSALS AND RECOMMENDATIONS

1. MANAGEMENT OF THE FUND

We recommend that CN pensioners, through the National Council of C.N. Pensioners Associations Inc., be given a direct voice in the management of the Pension Fund, in the creation of its policies, and in the process by which funds are allocated to the company, the benefit plan itself, and the supplements given to retired pensioners. We believe that in the case of C.N., the existing trusteeship management do not meet the aims of the Pension Benefits Standards Acts, and the National Council of C.N. Pensioners Associations unanimously supports Recommendation No. 5 of the 1976 Inquiry into Canadian Railway Pension Plans, which reads as follows:

" Under both the C.P.R. and the C.N.R. pension plans, the Boards of Directors of the two companies also act as the trustees of the respective plans. This arrangement has been the subject of much criticism over the years and has led to accusations of conflict of interest in managing both the affairs of the respective companies and their pension funds. I am of the firm opinion that the current trusteeship arrangements contravene the spirit (if not the letter) of the Department of National Revenue regulations concerning registered pension plans. I am also satisfied that the current trusteeship arrangements are contrary to the aims of the Pension Benefits Standards Act. In the circumstances, the issue is not whether the funds have or have not been managed effectively under current trusteeship arrangements.

The issue is, do the existing trusteeship arrangements conform with desirable public policy?

In my judgment they do not, and they should be brought in line with the expectations of the Department of National Revenue regulations and the Pension Benefit Standards Act."

2. EXCESS EARNINGS APPROACH

We recommend that the "excess earnings" approach be used by C.N. Pension Fund trustees in calculating the entitlement of present pensioners, and that your committee support this recommendation.

3. ENQUIRY NEEDED

The executive is aware that during the Twenty-Eighth Parliament (1969-70), the Standing Committee on Transport and Communications was instructed by the Prime Minister of Canada, under date of Wednesday, December 10, 1969, to study the financial structure of the Canadian National Pension Funds. We refer you to the Minutes of Proceedings and Evidence respecting the Canadian National Pension Funds, No. 36, under date of September 8, 1970, which resulted from that study, and which speak for themselves. Since more than a decade has gone by, and circumstances have changed so materially, the executive of the National Council is unanimous in its decision to seek a new and comprehensive study of the Canadian National Corporation's Pension Funds, in the same spirit and dedication as shown in the study of 1969-70. In this we seek your support.

[Text]

Mr. A. Becks (Manager, U.S. Common Stocks, representing CN Investment Division): The reason it is difficult for direct mortgage loans is as follows: basically, it would require the setting up of an appraisal service, a credit-rating service and a collection service across the country. The trust companies and the banks have all these branch offices across the country; we would have to duplicate them, which would be very expensive.

That is why, in some cases, we have to arrange for insurance of tax payments. But even if we would give individual mortgages, we still would have to ask for market rates because it would be very unfair if we would give cheap mortgages to certain people of the company while other people are not qualified.

Mr. Turner: I did not say cheap mortgages; I said the going rate, as much as I have paid into my own pension, instead of giving it to someone else. That is the argument.

Mr. Becks: But then the cost would be substantial because we would have to set up the credit-rating service and appraisal services.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Horner, when management have negotiated contracts with the unions, have they ever suggested to the unions, the employees that they represent, that if they are willing to pay an additional 1 or 2 per cent for indexing the company will go along with the idea? There is no such thing as a free lunch; you pay for it, as Mr. Horner knows.

So has it ever been suggested by the company or the union in wage negotiations?—because we found out from Mr. MacMillan the pension is negotiable.

Mr. Horner: Certainly. Certainly, the pension is negotiable, and it always has been. I do not know whether it ever has been suggested. Do you know, Mr. Atkinson or Mr. Lange, whether it ever has been suggested in wage negotiations that we would be prepared to index if they would—

Mr. G. W. Lange (Director of Compensation, CN): All I can talk about are the most recent two negotiations, which are the only ones I have participated in. The subject has been raised, and the subject was dropped during the negotiations.

But that is one of the alternatives for providing inflation protection, I agree.

Mr. Turner: When Mr. Horner, I think, was chairman of this Transport Committee, after a lot of wrangling and asking questions, Mr. MacMillan let slip that the pension plan was negotiable. I have been with the CN for 42 years, and I never knew it was negotiable. You could not touch this; it was holy ground. If you asked the union official, the general chairman, to come to your lodge meeting, he could not tell you. Oh, he would clam right up. So we finally found out.

[Translation]

M. A. Becks (directeur, Actions ordinaires aux États-Unis, représentant de la division des placements du CN): La raison pour laquelle il est difficile d'effectuer directement des prêts hypothécaires est la suivante: il faudrait mettre sur pied des services d'évaluation, un service de vérification du crédit et un service de perception à l'échelle du pays. Les sociétés de fiducie et les banques, elles, ont des succursales dans tout le pays. Il nous faudrait faire comme elles, ce qui pourrait se révéler très onéreux.

Déjà, dans certains cas, nous devons prendre des dispositions pour faire assurer le paiement des taxes. Autres choses. Dans le cas des prêts hypothécaires individuels, il faudrait tenir compte des taux commerciaux de façon à être juste à l'égard de tout le monde, ceux qui recevraient des prêts hypothécaires à bon marché et ceux qui n'y seraient pas admissibles.

M. Turner: Je n'ai pas parlé de prêts hypothécaires à bon marché. Le taux serait le taux courant, le montant serait celui de la pension individuelle. Il me semble que ce serait mieux que de prêter à d'autres.

M. Becks: Les coûts seraient prohibitifs puisque nous serions forcés d'établir des services de vérification du crédit et d'évaluation.

M. Turner: Monsieur Horner, la direction du CN, au moment de négocier les ententes avec ces syndicats et les employés qu'ils représentent, leur a-t-elle jamais laissé entendre que s'ils étaient prêts à verser un ou deux p. 100 de plus aux fins de l'indexation elle pourrait être amenée à en accepter l'idée? Il faut payer pour tout, comme M. Horner le sait très bien.

La société ne l'a-t-elle jamais proposé à ces syndicats au moment de négocier? Nous savons maintenant par M. MacMillan que la question de la pension est négociable.

M. Horner: Certainement. La pension est négociable, elle l'a toujours été. J'ignore si cette proposition a été faite. Monsieur Atkinson, monsieur Lange, vous savez s'il a déjà été proposé lors des négociations que la société serait prête à accepter l'indexation . . .

M. G.W. Lange (directeur de la rémunération, CN): Je ne puis parler que des deux plus récentes séances de négociations, c'est-à-dire celles auxquelles j'ai participé moi-même. Le sujet a été évoqué puis abandonné au cours de ces négociations.

Je suis d'accord cependant sur le fait que c'est une protection possible contre l'inflation.

M. Turner: Lorsque M. Horner était président du comité des transports, si je me souviens bien, M. MacMillan, après beaucoup de tiraillements et de questions, avait finalement admis que le régime de pension de retraite était négociable. J'avais fait partie du CN pendant 42 ans sans savoir que c'était le cas. Il semblait que c'était absolument intouchable. Le représentant syndical, le directeur général, lorsqu'ils étaient invités aux réunions, indiquaient qu'ils ne pouvaient rien faire. Ils ne voulaient rien dire. Le chat est finalement sorti du sac.

[Texte]

• 1545

Since that, nothing has happened. We have had the Noel Hall report, which made the suggestion that the Heritage Fund go into action. That is part of our problem. We would not need an inquiry now if you would implement the full recommendations of the Noel Hall report. What was the use of having a report and a man going right across the country talking to people if you are not going to implement it? Was it just an exercise, or what? Why do you not, Mr. Horner, lean on the officials of the CNR? You are now in a position to do something about it, and there are 56,000 or 57,000 CN employees who are looking to you for action. Why not implement the full Noel Hall report?

Mr. Horner: Like a lot of commissions and studies of government commissions—they do not necessarily always accept all or complete. Many commissioners who are making these studies recommend them with that view in mind; that they may or may not accept this in its entirety, but we will put it on the table and let them take a look at it. I think the Noel Hall report was somewhat similar.

I would like to say too, Mr. Chairman, that I appreciate all those CN employees looking to me for leadership and guidance, and I hope in due course I will be able to accommodate, I guess, most of them.

Mr. Lange: Could I add one thing to that, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Mr. Lange.

Mr. Lange: The aspect of the Heritage Fund could not be implemented unilaterally by the company, because it involves an additional contribution on the part of the employees.

Mr. Turner: Did you make this suggestion the last time you negotiated with the CN unions, just recently? Was this ever suggested? The report came out in I forget what year. Did the CN ever make any suggestion that we negotiate this and the unions pay towards it?

Mr. Lange: As I said earlier, I did not participate in all of the negotiations, but I know it was discussed. It obviously did not get implemented. It was discussed between the parties.

Mr. Turner: Was this the reason why it was not implemented—because the general chairman represented the pensioners and there was no pensioner on there who is receiving a pension of a small amount of money?

Mr. Lange: I think we discussed this morning the fact that one party is not represented at these discussions. I could not really answer whether that is the main reason.

Mr. Turner: Sir, do you think it is fair for all these pensioners across Canada not to be represented by one of their own group?

Mr. Horner: It is not fair, but it is also not fair to say that no pensioners are present. Of the ten people on the board, one

[Traduction]

Depuis, cependant, il n'y a pas eu tellement de progrès. Le rapport Noel Hall a bien proposé que le Fonds du patrimoine soit activé. Le problème est là. Nous n'aurions pas eu besoin de mener une enquête maintenant si vous aviez décidé de mettre en pratique toutes les recommandations du rapport Noel Hall. Pourquoi envoyer quelqu'un dans tout le pays afin de parler aux intéressés si on n'a pas l'intention d'appliquer ces recommandations? Est-ce pour la forme? Pourquoi ne faites-vous pas pression auprès des dirigeants du CN, monsieur Horner? Vous êtes en mesure d'agir, il y a 56,000 ou 57,000 employés du CN qui s'attendent à ce que vous fassiez quelque chose. Pourquoi ne donnez-vous pas suite à toutes les recommandations du rapport Noel Hall?

Mr. Horner: On a agit comme on agit dans le cas de toutes les enquêtes et études gouvernementales. On ne donne pas nécessairement suite à toutes les recommandations. Bien des commissaires-enquêteurs ont eux-mêmes cette attitude. Ils proposent certaines idées simplement pour que le gouvernement les examine. Je pense que le rapport Noel Hall a fait de même.

Monsieur le président, je voudrais dire que j'apprécie le fait que tous ces employés du CN s'attendent à ce que je fasse preuve de leadership et de sagesse. J'espère que je pourrai répondre aux attentes de la plupart d'entre eux au moins.

Mr. Lange: Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président?

Le vice-président: Monsieur Lange.

Mr. Lange: Pour ce qui est de la recommandation touchant le Fonds de patrimoine, elle ne pourrait pas être appliquée unilatéralement par la société parce qu'elle suppose une cotisation accrue de la part des employés.

Mr. Turner: En avez-vous fait la proposition la dernière fois que vous avez négocié avec les syndicats du CN? En a-t-il jamais été question? Je ne me souviens plus de l'année où le rapport a été publié. Le CN a-t-il jamais depuis proposé à ses syndicats de contribuer à un tel fonds?

Mr. Lange: Comme je l'ai dit plus tôt, je n'ai pas été présent toutes les séances de négociations, mais je sais que le sujet a déjà été abordé. Il en a été question entre les partis. Il est évident qu'il n'y a pas eu de suite.

Mr. Turner: La raison pour laquelle il n'y a pas eu de suite tient-elle au fait que c'était le directeur général qui représentait les retraités et qu'il n'avait pas assez de retraités comme tels touchant une faible pension?

Mr. Lange: Nous avons déjà parlé ce matin du fait qu'une des parties n'était pas représentée lors de ces discussions. A savoir si c'était la principale raison, je l'ignore.

Mr. Turner: Vous pensez qu'il est juste que tous ces pensionnés au Canada ne soient pas représentés comme tels?

Mr. Horner: Ce n'est pas juste, mais il n'est pas juste non plus de dire qu'il n'y a pas de retraités présents. Sur les dix

1979, 1980 AND 1981 ANNUAL FINANCIAL REPORT
C. N. PENSION FUNDS

1979

	<u>(In Thousands)</u>
Net earnings on investments	\$ 201,508
Pensions paid	\$ 155,403
Refunds on termination of service	<u>8,510</u>
TOTAL	<u>\$ 163,913</u>
Balance of earnings	\$ 37,595

1980

Net earnings on investments	\$ 264,587
Pensions paid	\$ 171,822
Refunds on termination of service	<u>9,358</u>
TOTAL	<u>\$ 181,180</u>
Balance of earnings	\$ 83,407

1981

Net earnings on investments	\$ 329,040
Pensions paid	\$ 190,624
Refunds on termination of service	<u>\$ 10,406</u>
TOTAL	<u>\$ 201,030</u>
	\$ 128,010
Surplus earnings — 1979	\$ 37,595
1980	\$ 83,407
1981	\$ 128,010
Reduction in unfunded liability — 1979	\$ 45,752
1980	\$ 41,742
Increase in unfunded liability (account of December 31, 1980 actuarial valuation) — 1981	\$ 329,134

APPENDICE «TRPT - 26»

COMpte RENDU
DU CANADIEN NATIONAL

PORTANT SUR SES
RÉGIMES DE RETRAITE

AU
COMITÉ PERMANENT
DE LA
CHAMBRE DES COMMUNES
SUR LES TRANSPORTS

OTTAWA, ONTARIO

LE 29 JUIN 1982

RÈGLEMENT DES RÉGIMES DE RETRAITE

L'objectif principal des lois relatives aux régimes de retraite--dans le cas du CN, il s'agit de la Loi sur les normes des prestations de pension adoptée par le Parlement en 1967--est de protéger les employés et retraités dont les rentes de retraite sont pour la plupart garanties par les régimes de retraite. Les régimes de retraite du CN, enregistrés auprès du Directeur des assurances, satisfont aux normes strictes d'enregistrement stipulées dans la Loi et les règlements y afférents.

La Loi sur les normes des prestations de pension porte surtout sur les dispositions que doivent contenir les régimes de retraite. Mais la Loi ni les règlements y afférents ne contiennent de dispositions sur l'administration des régimes de retraite. Par contre, l'administration des caisses de retraite fait l'objet d'une importante réglementation destinée à protéger les avoirs des caisses et les droits y afférents des participants aux régimes de retraite.

Etant donné que la Loi sur les normes des prestations de pension n'est en vigueur que depuis 1967, l'administration des caisses de retraite est assujettie aux conditions suivantes:

- a) Les caisses de retraite doivent être déposées en fiducie.
- b) Les fonds non affectés au service de prestations doivent être placés en titres et obligations prescrits par les règlements de la Loi.
- c) Les éléments d'actif des caisses fiduciaires qui ne sont pas confiés au fiduciaire doivent être déposés au nom des régimes de retraite.
- d) Les éléments d'actif placés par le fiduciaire en titres à enregistrer doivent être enregistrés au nom des régimes de retraite.
- e) Aucune somme ne peut être versée à un employeur à même les caisses fiduciaires de retraite sans l'autorisation du Directeur des assurances (et la Compagnie n'a jamais tenté de le faire).
- f) Le Directeur des assurances a le droit de procéder et procède à des vérifications périodiques ou autres des caisses fiduciaires de retraite.
- g) Au moins tous les trois ans, l'employeur doit soumettre les régimes de retraite enregistrés à l'examen d'un actuaire indépendant; après quoi, il doit présenter le rapport de l'actuaire au Directeur des assurances avec la liste des éléments d'actif détenus par les caisses de retraite ou en leur nom et les précisions sur leur valeur comptable et leur valeur sur le marché.

- h) La loi précise les types de placements possibles pour une caisse de retraite.

Ces conditions, de même que les dispositions élaborées de la Loi et des règlements y afférents assurent aux employés que les caisses fiduciaires de retraite ne peuvent être utilisées à d'autres fins que celles pour lesquelles ont été constituées et qu'elles sont soumises à une saine gestion.

Pour ce qui est de la gestion fiduciaire des caisses de retraite, on peut rappeler que Monsieur Noël Hall recommandait dans son rapport que les caisses de retraite soient administrées par un autre fiduciaire que la Compagnie. Cependant, ni la direction du CN ni les syndicats n'ont voulu de changement dans l'administration et le placement des caisses fiduciaires de retraite. Nous persistons à croire que c'est encore le meilleur arrangement.

ORGANISATION ET GESTION DES RÉGIMES DE RETRAITE

En tout premier lieu, il importe de distinguer entre l'administration des régimes de retraite de la Compagnie et le placement et la gestion des caisses fiduciaires de retraite, qui constituent deux groupes d'activités tout à fait distincts et intérieurs, comme le montre bien l'annexe 1.

La Commission des pensions administre les divers régimes de retraite de la compagnie. Sous sa direction, la section Administration des régimes de retraite tient à jour les fichiers relatifs au service validable, au salaire cotisable et aux cotisations; elle traite les demandes de règlement en conformité avec les règles des régimes de retraite et s'occupe du service des prestations.

La Commission des pensions du CN se compose de dix membres, lesquels doivent être ou avoir été employés du CN. Cinq d'entre eux--dont un retraité--sont nommés par le conseil d'administration du CN et les cinq autres--dont un doit également être retraité--sont élus par les dirigeants syndicaux représentant les employés.

Le rôle de la Commission des pensions, tel qu'il est défini dans les règles des régimes de retraite, est surtout de:

1. déterminer les conditions d'admissibilité aux prestations de pension et aux rentes de survie;
2. approuver le montant des prestations de pension et des rentes de survie;
3. établir un règlement qui assume la bonne marche des régimes de retraite;

4. établir un règlement de régie interne compatible avec les règles des régimes de retraite.

Au cours des années, la Commission a été reconnue par la compagnie comme tribune et conseiller pour toute question touchant les régimes de retraite.

La Commission des pensions se réunit une fois par mois. Chaque membre a une voix et les décisions se prennent à la majorité simple. Les questions irrésolues sont renvoyées au conseil d'administration.

Chaque année, la commission des pensions présente le rapport de ses activités à tous les participants aux régimes de retraite.

Une division administrative distincte, celle des Investissements du CN, gère et administre le placement des cotisations de retraite non affectées au service de prestations. Ces fonds sont déposés en fiducie et placés conformément aux dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension. Cette division est matériellement éloignée des autres bureaux et relève directement du Conseil d'administration.

Le comité des placements a été institué par le conseil d'administration pour aider et conseiller la division des investissements. Ce comité compte au moins trois membres du conseil mais pas plus de six et au moins trois membres de la direction de la compagnie mais pas plus de six. Les fonds des caisses de retraite sont placés conformément à la politique générale des placements adoptée par le conseil et font l'objet de placements conformes aux dispositions de la loi sur les normes des prestations de pension et aux règlements des régimes de retraite.

Les éléments d'actif des caisses fiduciaires de retraite sont administrés par la compagnie, en sa qualité de fiduciaire, sont depuis toujours déposés en fiducie et ne font partie ni de ses produits ni de ses avoirs. Pour tous les régimes de retraite privés, cette pratique est devenue loi en 1967.

Le Canadian National a également reconnu l'importance de garder en lieu sûr les avoirs qui lui sont confiés en sa qualité de fiduciaire et qui sont enregistrés au nom des caisses fiduciaires de retraite. Les méthodes et pratiques employées sont soumises à l'approbation de nos vérificateurs internes et externes, ainsi qu'à celle du directeur des assurances. Tous les titres confiés en fiducie sont gardés dans des coffre-forts modernes à accès limité soumis à contrôle.

POSITION DU CN A L'ÉGARD DES RÉGIMES DE RETRAITE

La plupart des études récentes sur la question des pensions arrivent à la conclusion que la responsabilité relative au versement d'une pension de

retraite suffisante doit être partagée entre les gouvernements, les employeurs et les particuliers.

Le CN partage cette opinion. Un régime de retraite privé tel que celui du CN doit être analysé compte tenu des autres sources de rentes de vieillesse existantes.

La pension de vieillesse (PV) accordée pour la première fois en 1952 à raison de \$40 par mois à l'âge de 70 ans est maintenant accessible à presque tous les citoyens âgés de 65 ans--et la mensualité est actuellement de \$239.73. Les régimes de pension du Canada et des rentes du Québec (RPC/RRQ) qui versent des pensions complètes représentant 25 p. 100 du revenu annuel moyen cotisable (RAMC) sont pleinement entrés en vigueur en 1976. Le montant versé doit augmenter chaque année jusqu'à ce qu'il atteigne la moyenne du salaire hebdomadaire canadien.

Les pensions versées au titre de la PV et des RPC/RRQ sont entièrement indexées à l'indice des prix à la consommation (IPC) afin de maintenir le pouvoir d'achat des bénéficiaires.

Aux employés prenant maintenant leur retraite après de longues années de service, les prestations du régime CN de 1959, alliées à celles des RPC ou RRQ et de la PV, assurent une rente complète qui peut être considérée comme suffisante, quels que soient les critères sur lesquels on s'appuie. Le niveau des prestations du CN place le régime de retraite de la compagnie dans le premier quart des régimes privés (classés selon l'importance de la pension accordée).

Le CN estime qu'il est essentiel de reconnaître le fait que les pensions du CN doivent être comparées à celles que versent les entreprises privées, qui nous concurrencent, et non à celles que verse le secteur public. Les régimes de retraite privés ont accès à des fonds alimentés par l'impôt, ce qui n'est pas le cas pour le CN. A titre d'entreprise commerciale, le CN est tenu d'assurer son autonomie financière, à l'instar de toutes les entreprises privées. Cela veut dire que la capitalisation des régimes de retraite du CN est assujettie à la même réglementation et aux mêmes modes de financement que ceux de l'entreprise privée. Le CN négocie ses propres conditions salariales avec ses employés.

Comme dans le cas des entreprises privées, les prestations de pension du CN entrent dans l'ensemble des prestations salariales versées aux employés. Environ 85 p. 100 de nos employés sont syndiqués et négocient à ce titre le montant de leurs salaires et de leurs avantages sociaux par le biais des mécanismes de négociation collective prévus par le Code canadien du travail. Tous les cadres de la compagnie participent aux mêmes régimes de retraite que les employés syndiqués.

DISPOSITIONS RELATIVES AUX PENSIONS

Régime de 1935

Le régime de 1935 ne s'applique qu'aux employés qui, le 31 décembre 1958, satisfaisaient aux conditions leur donnant droit à des prestations en vertu dudit régime, et continuent d'y faire. Il ne s'applique pas aux employés dont la dernière entrée en service remonte au 1er janvier 1959 ou à une date ultérieure, ni à ceux qui ont opté pour le régime de retraite de 1959. Quatre fois depuis 1952, les participants au régime de 1935 ont eu la possibilité de faire transférer leurs droits au régime de 1959. Ceux qui ont continué d'adhérer au régime de 1935 ont choisi de le faire.

Toutes les cotisations salariales versées à la Compagnie--en sa qualité de fiduciaire--sont déposées dans une caisse fiduciaire de retraite. Ces cotisations et les intérêts accumulés sont placés, sous réserve des restrictions imposées par la Loi sur les normes des prestations de pension et des règlements qui en découlent, en obligations émises ou garanties par le gouvernement du Canada ou par celui d'une province canadienne. Les intérêts portés au crédit des employés sont calculés au taux actuel des obligations d'épargne du Canada même si le taux de rendement des obligations dans lesquelles nous étions autrefois tenus de faire des placements est inférieur à celui-ci.

Toutes les cotisations de la Compagnie sont versées à la Caisse fiduciaire de retraite du CN. Au moment du départ à la retraite d'un participant au Régime de 1935, toutes les cotisations versées et l'intérêt couru à la date de son départ sont transférés à la Caisse fiduciaire de retraite du CN.

Deux types de prestations sont versées au titre du Régime de 1935:

1. Pension sans participation

Les employés entrés en service le 1er janvier 1935 ou après cette date, qui comptent au moins 20 ans de service validable, reçoivent une pension de base de \$25 par mois dont le coût est entièrement assumé par la Compagnie. Ceux qui ont été engagés avant cette date et comptent au moins 15 ans de service validable reçoivent, selon la formule la plus avantageuse, soit la pension de base de \$25 par mois, soit une pension de retraite égale à 1 p. 100 du salaire mensuel moyen qu'ils ont touché au cours des dix années consécutives les mieux rémunérées du service effectué jusqu'au 31 décembre 1934, multiplié par le nombre d'années de service jusqu'à cette date.

2. Pension à participation

La cotisation facultative que verse l'employé peut atteindre 10 p. 100 de son salaire; celle que verse la Compagnie en contre-partie peut

atteindre 5 p. 100 de ce salaire après 10 ans de service (années calculées à partir de la date de la dernière entrée en service). Les cotisants qui se sont prévalu de cette possibilité reçoivent une rente supplémentaire dont la valeur actuarielle actuelle est égale à la somme de leurs cotisations, des cotisations portées à leur crédit par la Compagnie et des intérêts courus. Au gré des participants, cette pension peut être versée sous forme de rente viagère (avec garantie de 5, 10 ou 15 ans ou sans garantie) ou de rente réversible.

Nous signalons ci-après quelques-unes des autres dispositions importantes du Régime de retraite de 1935.

1. Retraite anticipée

Dès le 1er janvier 1945, la retraite anticipée sans réduction de pension était possible, à condition que l'employé ait 60 ans ou plus et qu'il compte au moins 35 ans de service validable. Depuis le 1er janvier 1952, tout employé de 55 ans ou plus, dont l'âge et les années de service validable font un total de 85 peut prendre une retraite anticipée ou être mis à la retraite, et recevoir une pension réduite. La réduction dans ce cas est inférieure à celle qu'impose une évaluation actuarielle.

2. Retraite d'invalidité et décès en service

Pour avoir droit à une pension d'invalidité, l'employé doit compter 15 ans de service validable et son âge et ses années de service doivent faire un total de 60 ans au moins. Depuis le 1er janvier 1971, en ce qui concerne le versement d'une rente de survie, les conditions relatives à l'âge et aux années de service ont été éliminées dans le cas de décès en service de l'employé.

3. Rente de survie

Une rente de survie égale à la moitié de la pension de base ou de la pension de retraite est versée au conjoint survivant sa vie durant.

4. Pension obligatoirement différée

Depuis le 1er octobre 1967, les employés dont le service prend fin, qui sont âgés de 45 ans ou plus et comptent au moins 10 années de service ininterrompu, reçoivent une pension différée pour le service effectué et les cotisations versées après le 30 septembre 1967.

Régime de 1959

La participation au régime de retraite est obligatoire pour tous les employés entrés au CN depuis 1959. C'est un type de régime précis en vertu duquel le montant de la pension versée à l'âge de 65 ans est calculée d'après

un pourcentage de la plus élevée des deux moyennes suivantes: moyenne du salaire gagné au cours des 60 derniers mois de service, ou moyenne du salaire gagné au cours des cinq années de service consécutives les mieux rémunérées. Le pourcentage est établi au moyen des formules suivantes:

- a) Service effectué jusqu'au 31 décembre 1934

1 1/2 p. 100 pour chaque année de service valide

- b) Service effectué entre le 1er janvier 1935 et le 31 décembre 1965

2 p. 100 pour chaque année de service validable

- c) Service effectué à partir du 1er janvier 1966

Pour chaque année de service validable, 1.3 p. 100 d'une certaine part du salaire moyen gagné au cours des 60 derniers mois de service ou au cours des cinq années consécutives les mieux rémunérées, part qui ne doit pas excéder la moyenne du maximum de salaire annuel cotisable au titre du régime des pensions du Canada ou du régime des rentes du Québec, enregistré au cours des 60 derniers mois de service; et pour chaque année de service validable, 2 p. 100 de la part de salaire excédant le maximum de salaire annuel cotisable.

Pour pouvoir bénéficier pleinement de ce régime, l'employé doit avoir acquitté toutes les cotisations exigées. A présent, les cotisations de l'employé sont de 5 p. 100 du salaire jusqu'à concurrence du maximum de salaire annuel cotisable en vertu du RPC/RRQ, et de 6 1/2 p. 100 de la part de salaire excédant ce maximum, jusqu'à concurrence d'un montant annuel de \$3 500. L'employé cesse de cotiser à la première des deux éventualités suivantes: la date de son départ à la retraite, ou la date à laquelle il totalise 35 années de service.

Voici les clauses principales du régime de retraite de 1959:

1. Retraite anticipée

Pour avoir le droit de prendre une retraite anticipée, l'employé doit avoir 55 ans accomplis, et son âge ajouté à ses années de service doit totaliser 85. Le montant de la pension est calculé de la même façon que s'il s'agissait d'une retraite prise à 65 ans, à partir des années de service validable et du montant de salaire touché au moment du départ à la retraite. Si l'employé a moins de 60 ans, sa rente se trouve réduite proportionnellement au nombre d'années qui lui manquent pour avoir 60 ans, et cette réduction est moins importante que ne le serait une réduction calculée selon la valeur actuarielle. Le montant de la rente n'est pas déduit si l'employé a 60 ans accomplis.

2. Retraite d'invalidité

Un employé doit compter au moins 15 ans de service validable pour pouvoir prétendre à une retraite d'invalidité. Le montant de la rente est calculé de la même façon que s'il s'agissait d'une retraite normale, à partir des années de service validable et du montant de salaire touché au moment du départ pour invalidité. L'âge n'est pas un facteur de réduction de la rente.

3. Rente de survie en cas de décès du retraité

Si le mariage du retraité date d'au moins un an avant son départ à la retraite, le conjoint survivant reçoit sa vie durant une rente de survie égale à la moitié de la pension; si le retraité n'a pas de conjoint répondant à cette condition, cette demi-pension est versée à la succession pendant une période de dix ans garantie à compter de la date du départ à la retraite.

4. Rente de survie en cas de décès en service

Cette rente est versée à condition que l'employé compte au moins 15 ans de service validable. Une rente de survie égale à la moitié de la pension à laquelle avait droit l'employé au moment de son décès sera payée au conjoint survivant, à condition que le mariage date d'au moins un an avant le décès et que le conjoint cohabite avec l'employé et soit à sa charge. Si l'employé n'a pas de conjoint répondant à ces conditions, la Commission peut décider de verser cette demi-pension aux ayants droit pendant une période de dix ans. Sinon les cotisations de l'employé, ainsi que les intérêts accumulés, sont remboursées à la succession. Si le décès de l'employé résulte de blessures subies dans l'exercice de ses fonctions, la clause des quinze ans de service validable est inapplicable.

5. Retraite volontairement différée

Quand un employé quitte la Compagnie en ayant au moins 15 ans de service validable, il peut, au lieu de recevoir le remboursement de ces cotisations, opter pour une retraite différée qui lui sera versée à l'âge de 65 ans ou plus tôt s'il le souhaite et s'il remplit les conditions requises d'âge et de service.

6. Retraite obligatoirement différée

Quand un employé quitte la Compagnie après 10 ans de service et qu'il a au moins 45 ans d'âge, il doit prendre une retraite différée en raison des dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension qui régissent le service effectué et le salaire gagné après septembre 1967. Les cotisations versées après cette date doivent rester dans la Caisse afin d'assurer les futures prestations.

CAPITALISATION

Le mémoire présenté au Comité par M. J.E. White (Association canadienne des retraités du chemin de fer) traitait abondamment du système de capitalisation adopté pour le Régime de retraite et de la capacité de la Caisse fiduciaire de retraite du CN. Le mémoire présenté par M. Worraker (Conseil national des associations de retraités du CN, Inc.) traitait aussi des mêmes sujets. En raison des graves allégations et des malentendus évidents que révélaient leurs exposés, la Compagnie a jugé opportun de fournir à ce Comité quelques éclaircissements.

Tout d'abord, nous devons reconnaître le fait qu'en vertu de la Loi sur les normes des prestations de pension, les répondants des régimes de retraite du secteur privé doivent assurer le financement de leur caisse de manière que les avoirs leur permettent, n'importe quand:

1. de verser leur pension à tous les retraités (au CN leur nombre s'élevait à 44,409 à la fin du mois de mai 1982) et
2. de verser une rente anticipée à tous les employés en service et à tous ceux qui, ayant quitté la compagnie, ont droit à une pension différée (au CN, leur nombre s'élève à 73,400 environ).

Au 31 décembre 1981, le montant total à capitaliser s'élevait à près de \$4.2 milliards, comme l'indique le Rapport annuel de la Compagnie (Etat consolidé de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite). De ce montant, seul 1.6 milliard sert effectivement au versement d'une pension aux retraités. Le reste, soit 2.6 milliards est affecté aux pensions que toucheront les employés en activité et ceux qui ont droit à une pension différée. Ce qui explique pourquoi les avoirs de la Caisse doivent toujours être supérieurs aux montants nécessaires au versement des pensions effectivement payées aux retraités.

Comment nos obligations en matière de retraite sont-elles déterminées? Avec l'aide d'actuaires indépendants, détenteurs d'une licence, et conformément aux principes actuariels généralement reconnus et aux dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension, la Compagnie fait des prévisions sur des faits qui se produiront bien plus tard. Toutes les prévisions utilisées exigent l'approbation du Surintendant des assurances, à Ottawa. Il va sans dire que nombre de prévisions sont faites à la lumière de faits antérieurs.

Les évaluations actuarielles prennent en considération des facteurs économiques et non économiques. Parmi ces derniers, citons:

1. le taux de mortalité (durée de vie de chaque retraité et de chaque employé)

2. les cessations de service (combien d'employés quitteront la Compagnie sans pour autant prendre leur retraite)
3. les retraites anticipées et les retraites d'invalidité (combien de personnes prendront leur retraite avant 65 ans)

Les deux principaux facteurs économiques sont les suivants:

1. Le futur taux de rendement des placements effectués par la Caisse de retraite;
2. le niveau des futures augmentations de salaire des employés en service actif.

Le second facteur est particulièrement important, les prestations de pension assurées en vertu du Régime de 1959 étant basées sur les cinq dernières années de service ou les cinq années de service les mieux rémunérées et non sur le revenu actuel. La capitalisation doit donc se faire en fonction du niveau de salaire d'après lequel la prestation de pension est établie.

Après détermination des obligations prévues, leur montant est comparé à celui des caisses fiduciaires. Si celui-ci est inférieur à celui des obligations prévues, on qualifie la différence d'obligations non capitalisées. Comme c'est le cas au CN, une grande partie des obligations de certains régimes de retraite n'est pas capitalisée. La plupart des grandes entreprises y font face en effectuant des versements périodiques comme l'exige la Loi sur les normes des prestations de pension. Dans le cas du CN, au 31 décembre 1981, il manquait à la Caisse de retraite près de 1.5 milliard de dollars. Avec l'aide d'actuaires indépendants et du Département des Assurances, nous avons établi un programme qui nous permettra d'amortir cette somme en l'an 2006.

On se fait souvent des idées fausses sur les causes qui ont engendré ce manque de capitalisation. On a souvent dit qu'il était le fait de méthodes imprudentes adoptées dans le passé. La Compagnie réfute cette théorie. En fait, une analyse récente effectuée par des actuaires indépendants a conclu qu'une grande partie de ce manque était attribuable:

1. aux importantes améliorations apportées aux régimes de retraite et dont certaines avaient un effet rétroactif (notamment, faire passer à 2 p. 100 par année de service le pourcentage de 1.5 p. 100 et procéder aux rectifications qui s'imposent à l'égard des retraités) et
2. à la situation économique des années 70, et aux majorations de salaires accordées qui étaient sans aucune mesure avec le taux d'inflation et les résultats obtenus sur les marchés financiers.

Tel que mentionné précédemment, la Caisse aurait actuellement besoin d'une somme de 1.5 milliard de dollars, conformément à la Loi sur les normes

des prestations de pension, pour faire face à son obligation envers les retraités d'aujourd'hui et les employés encore en service. Compte tenu de cette situation, la Caisse ne dispose d'aucune somme excédentaire pouvant lui permettre d'accorder des majorations de prestations. Même si nos régimes étaient entièrement capitalisés, toute augmentation de prestations entraînerait un accroissement de l'obligation et, de là, augmenterait la charge qu'assume la Compagnie. C'est ce qu'expliquait M. Noël Hall dans son rapport intitulé Les régimes de pension des sociétés ferroviaires du Canada, lorsqu'il déclarait:

«Les cotisations du salarié et la part de l'employeur sont ajoutées aux éléments d'actif de la caisse fiduciaire. Ces éléments sont maintenus à l'égard des employés non encore retraités, mais cela ne veut pas dire que l'existence d'un fonds important implique que les augmentations de pensions peuvent être accordées sans frais aucun pour la compagnie.»

A l'annexe 2, on illustre le processus de capitalisation en utilisant un réservoir représentant l'obligation de la Compagnie au titre des pensions à un moment déterminé. La capitalisation de l'obligation provient de trois sources: les cotisations salariales, la contribution patronale et les revenus des placements. D'autre part, la Compagnie verse des mensualités de retraite et dans une moindre mesure, rembourse des cotisations à des employés qui quittent leur emploi.

L'État consolidé de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1981 figurant à l'annexe 3 donne un paerçu plus détaillé du processus. Cet État a été tiré du rapport annuel de l'an dernier.

Lors des demandes de majoration de prestations, il a été suggéré qu'on ne tienne pas compte du remboursement de la dette non capitalisée lors de l'établissement de la capacité de la compagnie d'accorder des augmentations. Le CN soutient qu'il est pertinent et valable d'inclure ces coûts. Comme nous l'avons indiqué précédemment, ces frais correspondent au coût continu des prestations versées au cours des années antérieures. Il n'aurait pas été possible d'accorder ces augmentations si le coût supplémentaire n'en avait pas été étalé sur un assez bon nombre d'années. A chaque hausse des prestations, l'accroissement de la dette capitalisée est certain et inévitable.

Le paiement des prestations conformément aux règles établies dans les régimes de retraite constitue pour le CN une obligation contractuelle et légale, quels que soient le taux de rendement de la Caisse ou la situation économique à laquelle la compagnie et les régimes de retraite sont soumis. L'obligation est certaine sans qu'on sache à combien elle se chiffre. En effet, tous ceux qui y sont admissibles toucheront des prestations mais compte tenu d'échelles salariales futures, de gains futurs et d'autres incertitudes, on ne peut en déterminer le montant exact du coût à l'avance.

Conformément aux régimes de retraite, les cotisations des employés sont déterminées d'après un pourcentage de leurs gains ou du salaire, et avec le bénéfice réalisé par la Caisse, n'assurent qu'une partie du coût des prestations. La compagnie a la charge du reste du coût. Pendant plusieurs années, la Caisse de retraite n'a pas atteint le taux de rendement escompté et le CN a dû combler la totalité du déficit. Depuis trois ou quatre ans, la situation économique a permis à la compagnie de réaliser des gains supérieurs aux prévisions. Durant tout cette période, les cotisations salariales ont été celles établies au titre des règles du régime de retraite.

Nous estimons que comme le paiement des prestations, conformément aux régimes de retraite, incombe à la compagnie, le contrôle de la gestion des fonds doit aussi être de son ressort. En fait, la responsabilité du service des prestations et le contrôle du placement des fonds sont des tâches indissociables.

Nous aborderons un peu plus loin la question de ce qu'on appelle l'intérêt excédentaire de la Caisse fiduciaire de retraite. Pour l'instant, il suffit de signaler que nous ne disposons pas de fonds excédentaires nous permettant d'accorder une majoration des prestations. Le CN s'est engagé à assurer des pensions dans la mesure où leur coût n'excède pas les limites de prévisions raisonnables. On estime, en tenant compte des plus récentes hausses de prestations négociées, qu'en 1981, le coût des régimes de retraite CN a représenté plus de 12 p. 100 de la masse salariale. Peu d'autres entreprises canadiennes, s'il en est, supportent actuellement une telle charge financière.

MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INFLATION

Nul doute que la dépréciation des pensions, conséquence directe de l'inflation, constitue un des problèmes sociaux majeurs auquel le Canada doit actuellement faire face. Le problème se situe à l'échelon national et sa solution doit provenir de l'effort conjugué des gouvernements, employeurs et travailleurs. De toute évidence, la solution réside dans une réduction du taux d'inflation, facteur indépendant de notre volonté. Cette mesure à laquelle on ne songeait pas il y a dix ans, la valeur des pensions n'étant que peu touchée, s'impose maintenant.

Nous devons d'abord reconnaître que la pension de retraite de base assurée par la pension de la Sécurité de la vieillesse, le Régime de pensions du Canada et le Régime des rentes du Québec est tout à fait à l'abri de l'inflation puisqu'elle est indexée à l'incide des prix à la consommation (IPC). En conséquence, les pensions de retraite de la plupart des Canadiens se trouvent, dans une certaine mesure du moins, à l'abri de l'inflation. Les gouvernements sont capables d'assurer ce genre de protection parce que les contribuables en assument le coût en leur fournissant des revenus dont ne dispose pas le secteur privé, non plus que le CN.

Dans l'industrie privée, le coût de l'indexation des régimes de retraite dépasse la capacité financière de la plupart des entreprises. Pour des sociétés comme le CN, qui ont un régime plus ancien et pour qui dont la proportion de retraités par rapport aux travailleurs en service est élevée, la situation est encore plus grave. Les plus récentes données publiées par le gouvernement fédéral révèlent que seulement 5 p. 100 de la main-d'oeuvre du secteur privé bénéficie d'un régime de retraite auquel l'employeur a intégré des mesures pour pallier l'inflation.

Des actuaires indépendants sont d'avis que l'ajout d'une clause relative à l'indexation à l'indice des prix à la consommation représenterait pour le CN une augmentation de l'obligation, soit de la dette non capitalisée, de l'ordre d'environ 1.7 milliard de dollars. L'amortissement de cette somme supplémentaire, étalé sur la période maximale prévue aux termes de la Loi sur les normes des prestations de pension, équivaudrait annuellement à des dépenses d'environ 212 millions de dollars réparties sur 15 ans. En d'autres termes, cela représenterait une charge supplémentaire de 13 p. 100 de la masse salariale totale de la compagnie et doublerait le coût annuel des régimes de retraite. Aussi, l'adoption d'une telle clause constituerait une preuve d'irresponsabilité financière ainsi qu'une menace pour l'intégrité commerciale du CN.

Le CN a réagi aux pressions inflationnistes en rajustant les prestations. L'annexe 4 fait état des majorations accordées chaque année depuis 1971. Soulignons que ces augmentations correspondent à ce que la compagnie pouvait se permettre, car elle devait déjà faire face à des frais élevés de retraite. Nous évaluons maintenant à 244 millions de dollars l'obligation supplémentaire résultant de cette série de rajustements et que la compagnie doit entièrement prendre à sa charge.

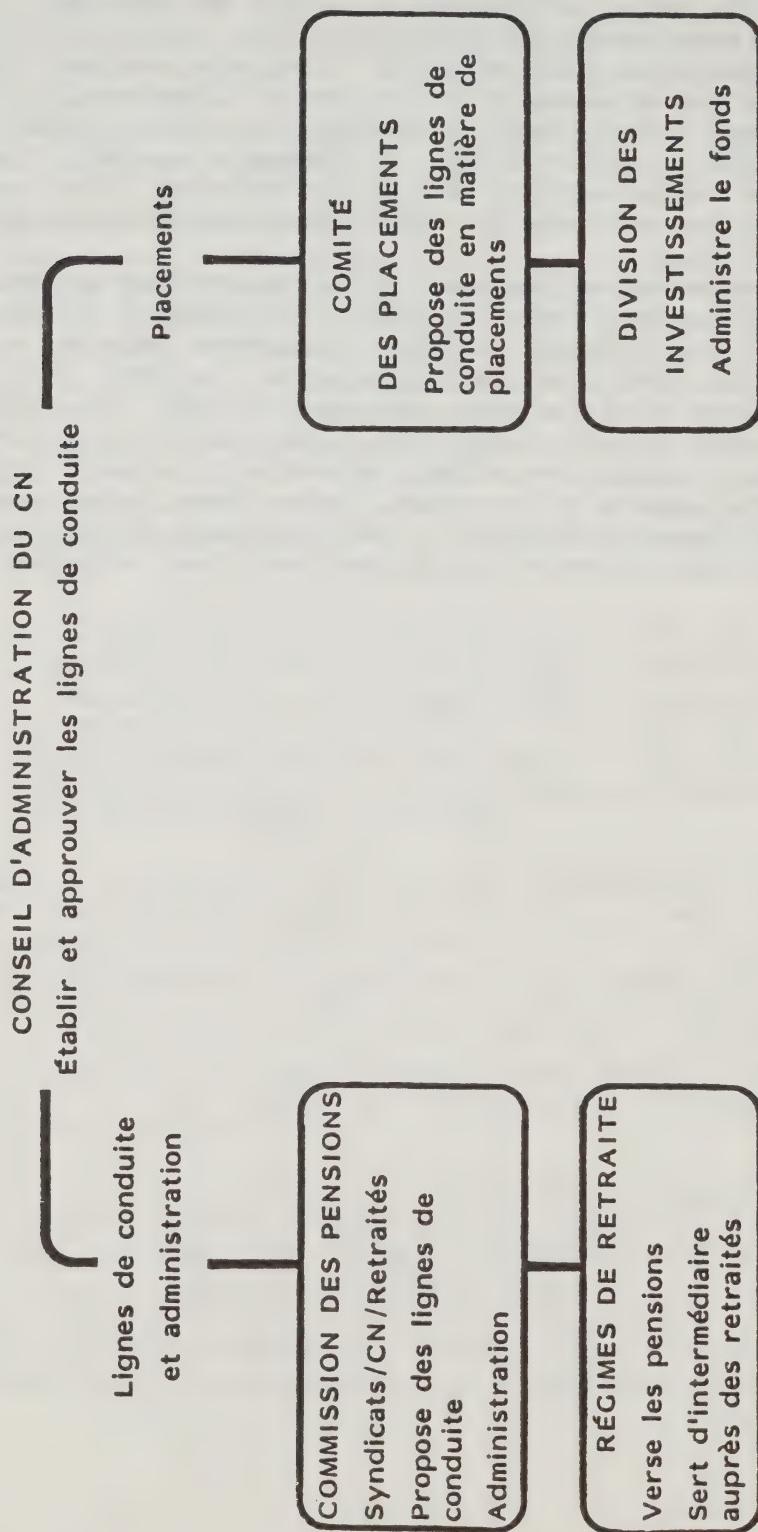
Récemment, la méthode de «l'intérêt excédentaire» visant à protéger les retraités d'aujourd'hui contre l'inflation, a fait couler beaucoup d'encre. Qu'entend-on par intérêt excédentaire? Deux explications sont possibles. Selon la première, il s'agit de la différence entre un taux de rendement fixe, disons 3 p. 100, et le bénéfice résultant de l'intérêt produit. Dans le cas présent, la Caisse de retraite a en fait réalisé un intérêt de 12 p. 100 au cours d'une année donnée. Donc, l'intérêt excédentaire serait de 9 p. 100 (12 p. 100 moins 3 p. 100) de la portion de la Caisse de retraite réservée aux retraités.

D'après la deuxième explication, l'intérêt excédentaire correspond au montant du bénéfice réalisé, dépassant les prévisions de l'évaluation actuarielle. Dans la plupart des régimes, d'après les hypothèses actuarielles à long terme, l'intérêt excédentaire varie de 6 à 8 p. 100. En conséquence, si l'hypothèse actuarielle fixait le taux de rendement à 7 p. 100, dans notre premier exemple, l'intérêt excédentaire serait de 5 p. 100 (12 p. 100 moins 7 p. 100) de la portion de la caisse de retraite applicable aux retraités.

D'après ces définitions, qui ne correspondent pas peut-être à la réalité du marché, la Caisse fiduciaire de retraite produit un intérêt excédentaire dont l'effet est de réduire le coût des pensions. Cependant, au cours des années précédentes, la Caisse n'a pas produit le rendement que l'évaluation actuarielle avait escompté. L'entièr responsabilité de combler ce déficit revenait à la compagnie et lui revient toujours. D'autre part, rien ne nous assure qu'à l'avenir le rendement du capital investi continuera à dépasser les prévisions actuarielles. La Compagnie considère donc que si elle doit assumer la responsabilité de tous les déficits, il est assez équitable qu'elle bénéficie des avantages de tout rendement excédentaire de la Caisse.

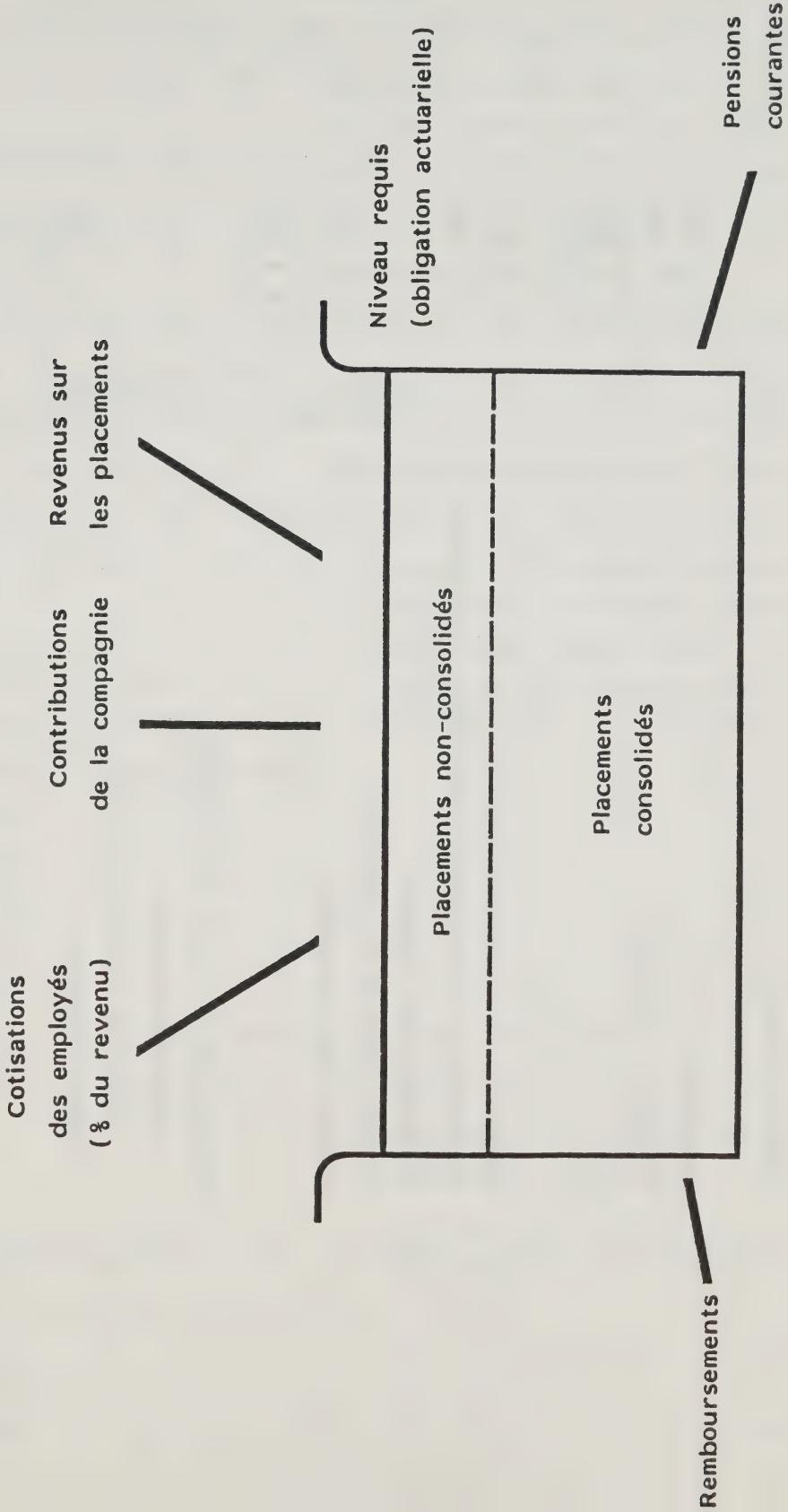
Bien qu'elle reconnaissse que l'inflation continue à réduire le pouvoir d'achat des retraités de l'industrie privée, la Compagnie estime qu'il serait peu raisonnable de procéder à des changements majeurs en matière de prestations tant et aussi longtemps que le débat national sur les pensions n'aura pas pris une direction plus clairement définie. Nous désirons appuyer le gouvernement dans sa lutte en vue de solutionner ce problème complexe. Nous sommes prêts à joindre nos efforts à ceux de l'industrie privée en vue de contribuer à faire avancer le processus. Entre temps, nous sommes d'avis que du point de vue financier et social il est plus sage de continuer à effectuer des rajustements dans la mesure où ils résultent d'une réflexion prudente.

ANNEXE 1



ANNEXE 2

STRUCTURE DU FONDS DE PENSION



ANNEXE 3

SITUATION FINANCIÈRE DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE - 1981

(EN MILLIONS)

Placements	\$ 2 753
Montant à capitaliser	1 499
	<hr/>
	\$ 4 252
	<hr/>
obligation actuarielle au début de l'exercice	3 591
Accroissement découlant de l'évaluation actuarielle	368
Cotisations des employés	86
Contributions de la compagnie	182
Revenu des placements	329
	<hr/>
	\$ 4 556
	<hr/>
Diminutions au cours de l'exercice	
Prestations versées	191
Transferts à d'autres caisses	95
Remboursements	18
	<hr/>
	\$ 4 252
	<hr/>

ANNEXE 4

Historique de l'indexation des pensions du CN de 1971 à 1982

- 1971 Le 1er janvier 1971 - Retraites antérieures à 1970:
2% par an rétroactif à 1935
Coût global de l'indexation en 1971, \$56,7 millions
- 1972 Le 1er janvier 1972 - Retraites antérieures à 1971: 4%
Retraites en 1971: 2%
Coût global de l'indexation en 1972, \$19,1 millions
- 1973 Le 1er janvier 1973 - Retraites antérieures à 1973: 2%
Coût global de l'indexation en 1973, \$11,2 millions
- 1974 Le 1er janvier 1974 - Retraites antérieures à 1974: 4%
Coût global de l'indexation en 1974, \$23,6 millions
- 1975 Le 1er janvier 1975 - Une somme forfaitaire versée selon
les années de retraite constituait
l'indexation comme suit:
- | <u>Année du départ
à la retraite</u> | <u>Mensualité forfaitaire
Retraités</u> | <u>Veuves</u> |
|--|---|---------------|
| 1967 ou antérieurement | \$ 12 | \$ 6 |
| 1968 | 11 | 5.50 |
| 1969 | 10 | 5 |
| 1970 | 9 | 4.50 |
| 1971 | 8 | 4 |
| 1972 | 7 | 3.50 |
- Coût global de l'indexation en 1975, \$23,8 millions
- 1976 Le 1er janvier 1976 - Une somme forfaitaire versée selon
les années de retraite constituait
l'indexation comme suit:
- | <u>Année du départ
à la retraite</u> | <u>Mensualité forfaitaire
Retraités</u> | <u>Veuves</u> |
|--|---|---------------|
| 1967 ou antérieurement | \$ 12 | \$ 6 |
| 1968 | 11 | 5.50 |
| 1969 | 10 | 5 |
| 1970 | 9 | 4.50 |

1971	8	4
1972	7	3.50

Coût global de l'indexation en 1976, \$22,3 millions

1977 Le 1er janvier 1977 - Une somme forfaitaire versée selon les années de retraite constituait l'indexation comme suit:

<u>Année du départ à la retraite</u>	<u>Mensualité forfaitaire Retraités</u>	<u>Veuves</u>
1967 ou antérieurement	\$ 9	\$ 4.50
1968	8	4
1969	7	3.50
1970	6	3
1971	5	2.50
1972	4	2

Coût global de l'indexation en 1977, \$14,4 millions

1978 Le 1er janvier 1978 - Une somme forfaitaire versée selon les années de retraite constituait l'indexation comme suit:

<u>Année du départ à la retraite</u>	<u>Mensualité forfaitaire Retraités</u>	<u>Veuves</u>
1967 ou antérieurement	\$ 10.50	\$ 5.25
1968	9.30	4.65
1969	8.20	4.10
1970	7	3.50
1971	5.80	2.90
1972	4.60	2.30

Coût global de l'indexation en 1978, \$15,5 millions

1979 Le 1er janvier 1979 - Une somme forfaitaire versée selon les années de retraite constituait l'indexation comme suit:

<u>Année du départ à la retraite</u>	<u>Mensualité forfaitaire Retraités</u>	<u>Veuves</u>
1967 ou antérieurement	\$ 10.50	\$ 5.25
1968	9.30	4.65
1969	8.20	4.10
1970	7	3.50
1971	5.80	2.90
1972	4.60	2.30

Coût global de l'indexation en 1979, \$15,5 millions

1980 Le 1er janvier 1980 - Une indemnité de vie chère forfaitaire a été versée selon les années de retraite, comme suit:

<u>Année du départ à la retraite</u>	<u>Montant de l'indemnité Retraités</u>	<u>Conjoints survivants</u>
1967 ou antérieurement	\$ 126	\$ 94.50
1968	111.60	83.70
1969	98.40	73.80
1970	84	63
1971	69.60	52.20
1972	55.20	41.40

Coût global de l'indexation en 1982, \$2,4 millions

1981 Le 1er janvier 1981 - Une indemnité de vie chère forfaitaire a été versée selon les années de retraite, comme suit:

<u>Année de départ à la retraite ou de décès en service</u>	<u>Montant de l'indemnité mensuelle Retraités</u>	<u>Conjoints survivants</u>
1967 ou antérieurement	\$ 25	\$ 18.75
1968	22.10	16.58
1969	19.50	14.63
1970	16.70	12.53
1971	13.80	10.35
1972	10.90	8.18

Coût global de l'indexation en 1981, \$5,6 millions

1982 Le 1er janvier 1982 - On autorise sur une base permanente le versement de l'indemnité de vie chère forfaitaire accordée en 1981, comme suit:

<u>Année de départ à la retraite ou de décès en service</u>	<u>Montant de l'indemnité mensuelle</u>	
	<u>Retraités</u>	<u>Conjoints survivants</u>
1967 ou antérieurement	\$ 25	\$ 18.75
1968	22.10	16.58
1969	19.50	14.63
1970	16.70	12.53
1971	13.80	10.35
1972	10.90	8.18

Coût global de l'indexation en 1982, \$33,5 millions

Le coût d'indexation des pensions:

<u>Année</u>	<u>Obligation globale</u> (en millions)
1971	\$ 56,7
1972	19,1
1973	11,2
1974	23,6
1975	23,8
1976	22,3
1977	14,4
1978	15,5
1979	15,5
1980	2,4
1981	5,6
1982	33,5
	<hr/>
	\$ 243,6

APPENDICE «TRPT-27»

**REPONSES FOURNIES PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA AUX QUESTIONS SUR LEURS RAPPORTS
ANNUELS POUR 1980 ET 1981.**

Questions posées par M. Charles Turner, député

Objet: Questions sur les régimes de retraite du CN

Auriez-vous des objections à ce que la gestion des caisses fiduciaires de retraite soit confiée à une société de fiducie indépendante et, dans l'affirmative, pour quelles raisons?

La compagnie s'opposerait à un tel projet parce que l'administration actuelle lui permet de tirer un rendement supérieur à celui qu'elle pourrait obtenir avec une société de fiducie externe.

Quels sont les montants suivant qui ont été versés l'an dernier au titre de la réduction de la dette non capitalisée de la caisse fiduciaire de retraite et, de ces montants, quelles étaient les proportions de capital et d'intérêts?

En 1981, les versements au titre de la dette non capitalisée s'établissaient comme suit:

Capital	\$ 7 842 370
Intérêts	106 920 660
<hr/>	
Total	<u>\$114 763 030</u>
<hr/>	

Au chapitre des cotisations aux régimes de retraite, les employés des chemins de fer versent les mêmes taux que les fonctionnaires. Etes-vous disposés à leur verser les mêmes prestations de retraite?

Les cotisations des fonctionnaires à leur régime de pension sont supérieures à celles que versent les employés du CN au régime de retraite de 1959. Les taux de cotisation sont les suivants:

Régime de pensions de la Fonction publique (1981)

Pour la première tranche de \$1 600	6.5 %
Sur les revenus se situant entre	
\$1 600 et \$16 500 (RAMC)	4.7 %
Sur les revenus en sus du RAMC	6.5 %
Compte de prestations de retraite supplémentaires	1.0 % (indexation)

Régime de retraite de 1959 - Canadien National

Revenus jusqu'à concurrence du maximum cotisable en vertu du RRC et du RRQ	5.0 %
En sus de ce montant	6.5 %
Cotisations annuelles maximales	\$3 500

Les deux régimes présentent bien d'autres différences, l'une des plus significatives résidant dans l'indexation du régime de la Fonction publique selon l'Indice des prix à la consommation. Comme l'indique le tableau ci-dessus, cette indexation est couverte par des cotisations s'élevant à 1 p. 100 des revenus. Selon les évaluations de nos actuaires, une telle indexation représente environ 13 p. 100 de la charge salariale; il s'agit là d'une dépense que la compagnie ne peut, en toute conscience, se permettre compte tenu des coûts déjà très élevés de son régime de retraite.

Le CN vend-il des titres à ses employés sous forme de régime de retraite et, dans l'affirmative, cette pratique est-elle déclarée à la Commission de contrôle des titres ou à tout autre organisme de réglementation comme l'exige la loi? Est-ce que les employés achètent leur régime de retraite du CN et le CN leur vend-il ces régimes sur une base commerciale?

Le CN ne vend aucun titre sous forme de régime de retraite à ses employés.

En sa qualité d'«entrepreneur» en régimes de retraite, quels gains le CN a-t-il réalisés annuellement au cours des trois dernières années?

La compagnie ne se considère pas comme un «entrepreneur» en régimes de retraite. Bien que la gestion de la caisse fiduciaire de retraite et les activités de placement connexes soient confiées à une division de la compagnie, ces sommes ne font pas du tout partie de l'actif de la compagnie. La compagnie n'a pas accès à la caisse comme telle non plus qu'aux bénéfices de ses placements.

Question posée par M. Les Benjamin, député.

Objet: Contributions de la Compagnie
à la caisse de retraite

En 1981, les contributions de la Compagnie à la caisse de retraite s'établissaient comme suit:

Coût des services courants	\$ 66 954 260
Coût des services passés (dettes non capitalisées)	114 763 030
	<hr/>
	<u>\$181 717 290</u>
	<hr/>

Question posée par M. Les Benjamin, député
Objet: R ajustements spéciaux

Vous trouverez ci-joint, l'historique des rajustements spéciaux appliqués aux prestations de retraite.

Historique des augmentations des prestations de retraite du CN entre 1971 et 1982

1971 À partir du 1^{er} janvier 1971 - Départs à la retraite antérieurs à 1970 : 2 % par année pour les départs remontant jusqu'à 1935.

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1971 56.7 millions

1972 À partir du 1^{er} janvier 1972 - Départs à la retraite antérieurs à 1971 : augmentation de 4 %.
Départs à la retraite en 1971 : augmentation de 2 %.

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1972 : 19.1 millions

1973 À partir du 1^{er} janvier 1973 - Départs à la retraite antérieurs à 1973 : augmentation de 2 %.

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1973 : 11.2 millions

1974 À partir du 1^{er} janvier 1974 - Départs à la retraite antérieurs à 1974 : augmentation de 4 %.

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1974 : 23.6 millions

1975 À partir du 1^{er} janvier 1975, les augmentations furent accordées sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant :

<u>Année de la retraite</u>	<u>Augmentation mensuelle forfaitaire</u>	
	<u>Retraités</u>	<u>Conjoints survivants</u>
1967 ou ant.	\$12.00	\$6.00
1968	\$11.00	\$5.50
1969	\$10.00	\$5.00
1970	\$ 9.00	\$4.50
1971	\$ 8.00	\$4.00
1972	\$ 7.00	\$3.50

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1975 : 23.8 millions

1976 À partir du 1^{er} janvier 1976, les augmentations furent accordées sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant :

<u>Année de la retraite</u>	<u>Augmentation mensuelle forfaitaire</u>	
	<u>Retraités</u>	<u>Conjoints survivants</u>
1967 ou ant.	\$12.00	\$6.00
1968	\$11.00	\$5.50
1969	\$10.00	\$5.00
1970	\$ 9.00	\$4.50
1971	\$ 8.00	\$4.00
1972	\$ 7.00	\$3.50

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1976 : 22.3 millions

1977 À partir du 1^{er} janvier 1977, les augmentations furent accordées sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant :

<u>Année de la retraite</u>	<u>Augmentation mensuelle forfaitaire</u>	
	<u>Retraités</u>	<u>Conjointes survivantes</u>
1967 ou ant.	\$9.00	\$4.50
1968	\$8.00	\$4.00
1969	\$7.00	\$3.50
1970	\$6.00	\$3.00
1971	\$5.00	\$2.50
1972	\$4.00	\$2.00

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1977 : 14.4 millions

1978 À partir du 1^{er} janvier 1978, les augmentations furent accordées sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant :

<u>Année de la retraite</u>	<u>Augmentation mensuelle forfaitaire</u>	
	<u>Retraités</u>	<u>Conjointes survivantes</u>
1967 ou ant.	\$10.50	\$5.25
1968	\$ 9.30	\$4.65
1969	\$ 8.20	\$4.10
1970	\$ 7.00	\$3.50
1971	\$ 5.80	\$2.90
1972	\$ 4.60	\$2.30

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1978 : 15.5 millions

1979 À partir du 1er janvier 1979, les augmentations furent accordées sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant :

<u>Année de la retraite</u>	<u>Augmentation mensuelle forfaitaire</u>	
	<u>Retraités</u>	<u>Conjoints survivants</u>
1967 ou ant.	\$10.50	\$5.25
1968	\$ 9.30	\$4.65
1969	\$ 8.20	\$4.10
1970	\$ 7.00	\$3.50
1971	\$ 5.80	\$2.90
1972	\$ 4.60	\$2.30

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1979 : 15.5 millions

1980 En décembre 1980, une indemnité de vie chère versée sous la forme d'une somme forfaitaire fut accordée selon le barème suivant :

<u>Année de la retraite</u>	<u>Somme forfaitaire</u>	
	<u>Retraités</u>	<u>Conjoints survivants</u>
1967 ou ant.	\$126.00	\$94.50
1968	\$111.60	\$83.70
1969	\$ 98.40	\$73.80
1970	\$ 84.00	\$63.00
1971	\$ 69.60	\$52.20
1972	\$ 55.20	\$41.40

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1980 : 2.4 millions

1981 À partir du 1er janvier 1981, une indemnité de vie chère accordée pour l'année 1981 seulement, fut calculée sur la base de taux forfaitaires décroissants selon le barème suivant :

<u>Année de la retraite ou du décès en service</u>	<u>Indemnités mensuelles payables aux :</u>	
	<u>Retraités</u>	<u>Conjoints survivants</u>
1967 ou ant.	\$25.00	\$18.75
1968	\$22.10	\$16.58
1969	\$19.50	\$14.63
1970	\$16.70	\$12.53
1971	\$13.80	\$10.35
1972	\$10.90	\$ 8.18

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1981 : 5.6 millions

1982 Depuis le 1er janvier 1982, il est permis de convertir l'indemnité de vie chère accordée en 1981 en augmentation permanente selon le barème suivant :

<u>Année de la retraite ou du décès en service</u>	<u>Augmentation mensuelle</u>	
	<u>Retraités</u>	<u>Conjoints survivants</u>
1967 ou ant.	\$25.00	\$18.75
1968	\$22.10	\$16.58
1969	\$19.50	\$14.63
1970	\$16.70	\$12.53
1971	\$13.80	\$10.35
1972	\$10.90	\$ 8.18

Coût : Total des coûts engagés par le CN pour l'augmentation de 1982 : 33.5 millions

Coûts engagés pour les augmentations des prestations de retraite :

<u>Année</u>	<u>Obligation (en millions)</u>
1971	\$56.7
1972	\$19.1
1973	\$11.2
1974	\$23.6
1975	\$23.8
1976	\$22.3
1977	\$14.4
1978	\$15.5
1979	\$15.5
1980	\$ 2.4
1981	\$ 5.6
1982	<u>\$33.5</u>

\$243.6

Question posée par M. D.F. Mazankowski, P.C.

Objet: Mémoires déposés par le CN auprès
de M. J.C. Gilson relativement aux
questions sur le transport et les céréales.

Conformément à sa demande, M. Mazankowski s'est vu remettre des exemplaires
des mémoires présentés par le CN à M. Gilson.

Question posée par M. D.F. Mazankowski, P.C.

Objet: Plan quinquennal du CN (1982-1986)

Le plan quinquennal du CN pour les années 1982 à 1986 a mis au jour des besoins d'investissements en immobilisations de l'ordre de 6.1 milliards de dollars et dont voici la ventilation:

CN Rail	\$ 4 722 000
Grand Trunk Corporation	276 000
Entreprises CN	978 000
Autres	121 000

Le total de CN Rail comprend \$1 533 000 affectés à l'expansion des installations et \$3 189 000 à engager au chapitre du matériel et des installations (remplacement, renouvellement et adjonctions).

Question posée par le conseiller
privé D.F. Mazankowski

Objet: Le coût de l'essence diesel

Le coût de l'essence diesel consommé annuellement par le Cn Rail est d'environ \$300 millions.

Nous n'avons pas d'information précise de nos fournisseurs sur le montant exact des taxes qu'ils ont payées. Cependant, en utilisant les renseignements disponibles publiquement sur les taux des différentes taxes, et les appliquant à nos achats, nous avons tenté d'en arriver à un estimé en réponse à la question de M. Mazankowski.

Notre estimé de la répartition du prix d'achat pur chaque dollar d'essence diesel consommée par CN est en moyenne comme suit:

Fournisseurs/Raffineurs	\$0.45
Propriétaires fonciers	0.02
Taxes fédérales	0.24
Taxes provinciales	0.29
<hr/>	
	\$1.00

Question posée par M. E.M. MacKay, P.C.
Objet: Allégation d'un paiement en double.

La copie ci-jointe est une transcription de la déclaration préliminaire faite par la Compagnie devant le Comité permanent des comptes publics. Nous espérons qu'elle permettra de clarifier certaines des questions soulevées lors de l'audience du Comité permanent sur les transports qui s'est tenue le 10 juin. Comme on l'a déjà souligné, la Compagnie n'accepte pas le principe d'un paiement en double et croit fermement qu'elle devrait être dédommagée pour les pertes subies de 1971 à 1977, lesquelles ont fait l'objet de réclamations qui demeurent encore en suspens.

Pour répondre à la première question, il n'y a pas eu de changements notables dans les méthodes comptables concernant l'enregistrement des subventions pour les années 1976 et 1977. En revanche, une modification a eu lieu en 1975, lorsque la Compagnie a adopté la comptabilité d'exercice pour leur comptabilisation. Cette modification a été signalée dans le Rapport annuel déposé pour l'année 1975.

Le traitement des réclamations en souffrance pour quelque 150 ou 190 millions de dollars a entraîné une certaine confusion et le moyen le plus simple de la dissiper est d'expliquer le fonctionnement des principes comptables généralement reconnus qui ont été suivis en la matière. Les montants imputés aux comptes selon la méthode de la comptabilité d'exercice font l'objet d'une estimation fondée sur les renseignements disponibles au moment de l'imputation. Fidèle à ces principes, la Compagnie a enregistré un montant qu'elle estimait pouvoir raisonnablement obtenir. A cette époque, toutefois, ce montant était très incertain et la Compagnie se demandait même si elle ne serait pas appelée à retourner certaines sommes déjà versées. A cet égard, il faut reconnaître que le montant imputé aux comptes au 31 décembre 1977 pour la période de 1971 à 1977 s'élevait à 1,031 millions de dollars tandis que le total des réclamations était de 1,227 million de dollars pour la même période. De plus, le montant inscrit aux livres à la fin décembre 1977 représentait 96 p. 100 du montant versé au 31 décembre 1981.

Rétrospectivement, on peut maintenant dire que ces estimations étaient trop faibles. Cependant, au moment où les imputations ont été effectuées, la rentrée de ce supplément d'argent était encore du domaine de l'éventualité et les données passablement floues. Comme indiqué précédemment, l'enregistrement d'un montant couru se fait en fonction d'éléments jugés raisonnables, et, en fait, il existe encore maintenant un certain nombre de questions concernant les réclamations présentées qui n'ont pas été résolues avec la Commission canadienne des transports.

Pour ce qui est de la deuxième question, la Compagnie croyait, comme cela a déjà été souligné, qu'elle avait droit au plein montant des réclamations formulées, encore que le versment des montants correspondants fût loin d'être assuré. Les économies réalisées par le Gouvernement ont été, en fait,

supérieures aux prévisions faites au moment du remaniement de capital. Les dividendes versés pour quatre ans, de 1978 à 1981, se sont élevés à 146 millions de dollars, alors que les prévisions sur cinq ans, soit jusqu'à la fin de 1982, s'étaient établies à 65 millions.

En réponse à la troisième question, la Compagnie n'a pas reçu de demande officielle concernant les 53 millions de dollars, et elle ne croit pas non plus au bien-fondé d'une pareille demande. En revanche, la Commission canadienne des transports devrait recevoir une directive visant à accélérer le traitement des réclamations qui sont depuis trop longtemps en souffrance.

Le préambule à la quatrième question fait allusion aux discussions qui eurent lieu lors du remaniement de capital. L'objectif recherché était d'établir entre le Gouvernement et le CN des liens financiers fondés sur l'autonomie commerciale. L'un des facteurs-clés était la définition d'une structure financière adéquate, ce qui fut obtenu par comparaison avec d'autres compagnies ferroviaires. La situation financière du CN et des autres chemins de fer a été examinée par le biais des états financiers qui étaient publiés et qui avaient tous été établis conformément aux principes comptables généralement reconnus. La question des réclamations en souffrance n'a de signification que dans le cadre des états financiers; c'est pourquoi la méthode de comptabilisation utilisée par la Compagnie pour les réclamations portant sur les années antérieures à la refonte de capital a été clairement expliquée dans les états financiers parus au moment de cette dernière. Le texte ci-après, tiré d'une note aux états financiers publiés dans un prospectus émis par le CN en 1977, donne un exemple des éclaircissements qui furent donnés:

Des montants demeurent en souffrance pour ce qui est des réclamations au titre des exercices antérieurs à 1975, dont il n'a pas été tenu compte dans les revenus, étant donné l'incertitude quant aux montants à recevoir après vérification définitive de ces réclamations par la Commission canadienne des transports. Ces montants, de même que les redressements au titre des réclamations courues sur une base courante, sont comptabilisés dès réception des instructions de la Commission relatives à leur disposition.

Au sujet de la dernière question, les 53 millions de dollars n'incluent pas l'intérêt et il est vrai que 53 millions de dollars investis pour 2 ans à un taux annuel de 15% rapporteraient 15.9 millions de dollars d'intérêt ou 17.1 millions s'ils étaient composés annuellement. L'intérêt n'est pas inclus dans les 53 millions et n'est pas perçu non plus par le CN lorsque le gouvernement tarde à payer les factures de la compagnie. Or, cet intérêt, dû au retard des paiements, dépasse de loin les 17.1 millions.

Nous espérons que la mésentente au sujet dudit «double-paiement» sera rapidement éclaircie. Cela exige que les paiements reçus par le CN, équivalant aux déficits inscrits, aient été reçus au titre d'une formule qui déterminait le montant que le gouvernement devrait investir chaque année dans le CN. Cela exige aussi que la composition de ces déficits inscrits soit sans importance et que seul compte le fait que ces déficits aient été conformes aux principes comptables généralement acceptés et aurait été visés par les vérificateurs indépendants nommés par le gouvernement.

DÉCLARATION PRÉLIMINAIRE FAITE PAR LE CANADIEN NATIONAL
DEVANT LE COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS LE 18 MAI 1982

DÉCLARATION PAR M. J.M. LeCLAIR (PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL DU CN):

Indemnisations versées au Canadien National

Le CN souscrit, dans son ensemble, à l'exposé qui a été présenté: la compagnie a reçu du gouvernement, sous forme d'investissements des sommes égales aux déficits déclarés pendant la période de 1933 à 1977; et les indemnités concernant les pertes enregistrées par les lignes secondaires et les services voyageurs au cours des années 1971 à 1977 ont été, dans certains cas, versées et comptabilisées dans les exercices de 1978 à 1980.

Le CN reconnaît qu'on puisse être porté à penser que la compagnie a bénéficié d'un double paiement--l'un sous forme de remboursement d'un déficit et l'autre, comme compensation des pertes engendrées par les lignes secondaires et le trafic voyageurs. Toutefois, le CN a une autre optique de la situation en ce qui touche ces compensations. L'objet de la compensation versée à tous les chemins de fer canadiens pour les pertes attribuables aux lignes secondaires et au trafic voyageurs ne fait aucun doute. Les fonds reçus par le CN pour un montant égal au déficit comptable entraient dans le cadre de la formule utilisée pour fournir des capitaux propres à la compagnie au cours des ans. Nous avons la conviction que le gouvernement considérait ces injections de capitaux comme des investissements permanents qui ne compromettaient en rien le droit d'obtenir des subventions pour les pertes subies au cours des années antérieures sur les lignes secondaires et les services voyageurs. Cette interprétation s'est vue confirmée avant et durant les discussions relatives à la refonte du capital, alors qu'on signifiait à la compagnie de ne pas répartir ses bénéfices des exercices 1976 et 1977, lesquels comprenaient des subventions allouées au titre des années précédentes. Cette mise en réserve des bénéfices forme partie intégrante des nouveaux liens financiers établis avec le gouvernement en vertu de la législation de 1978 sur la refonte du capital.

S'il fallait passer outre à ces principes comptables généralement reconnus et, de façon arbitraire, rouvrir les comptes pour les subventions au titre des années antérieures, il faudrait aussi le faire pour modifier certaines évaluations faites au cours de la période comprise entre 1971 et 1977, modifications qui se reflètent dans les comptes de la compagnie après 1977.

La Loi sur la refonte du capital semble donner lieu à quelques malentendus. Au départ, les 808 millions de dollars avaient été calculés en fonction du poste. Réduction tenant compte de la dépréciation relative aux années ayant précédé l'adoption de la comptabilité d'amortissement, inscrit à l'avoir de l'actionnaire dans les états financiers de 1976. Toutefois, cette façon de procéder perdit sa raison d'être et les responsables de la législation se préoccupèrent davantage de savoir si le ratio du passif à l'avoir des

actionnaires était acceptable, en le comparant à ceux d'autres entreprises de même nature. Au lieu d'une étude détaillée de l'actif et du passif on s'arrêtait surtout à la structure financière de la compagnie. On était alors d'avis que même si la conversion de la dette de 808 millions de dollars entraînait un ratio d'endettement supérieur à celui de l'industrie, ce dernier était malgré tout considéré comme acceptable. Soit dit en passant, le rapport du CP alors utilisé comme base de référence, se servait généralement, tout comme le CN, des principes comptables généralement reconnus pour la comptabilisation des subventions qui lui avaient été versées.

Toute tentative visant à modifier arbitrairement les conventions financières établies de longue date ne pourrait que miner l'intégrité de nos rapports financiers et nos relations avec le monde des affaires, le plus les contre-coups de cette modification auraient un effet composé, du fait de leur application rétroactive qui ne tient pas compte des circonstances et des usages établis de longue date.

Impôts sur le revenu

Les conclusions du vérificateur général au sujet des impôts sur le revenu ne tiennent pas compte des faits suivants. Les prétendus avantages fiscaux, dont l'utilisation des pertes fiscales des années précédentes permet de réduire le revenu imposable de l'année en cours, est une habitude qui s'est insérée dans la législation fiscale depuis une trentaine d'années et constitue une disposition dont toutes les compagnies peuvent se prévaloir. Ceux qui ont été mêlés aux questions législatives relatives à la refonte du capital devaient bien connaître cette législation fiscale et être au courant des pertes subies autrefois par le CN. Le Vérificateur général propose que ces pertes ne soient pas considérées comme un abri fiscal, en raison des paiements effectués pour couvrir le déficit. Cette proposition ne tient pas compte du fait que les sommes versées par le gouvernement, calculées en fonction des pertes déclarées, constituaient des injections de capitaux et qu'elles étaient considérées comme telles par Revenu Canada après une étude minutieuse en collaboration avec le ministère de la Justice.

Conclusion

Le sujet peut faire l'objet d'interprétations différentes. Mais nous travaillons avec Transport Canada et avons bon espoir de résoudre la question.

Question posée par M. L.G. Benjamin
Objet: Manutention des explosifs
Port de Prince-Rupert

A ce jour, le CN n'a pas reçu le mandat d'étudier le problème du transport des explosifs acheminés via Prince-Rupert ou de prendre part à une enquête sur la question.

Question posée par M. Les Benjamin, député
Objet: Régimes de retraite--discussions
d'ordre général avec le CP

Les cadres supérieurs du CN discutent de temps à autre de la gestion des régimes et des caisses de retraite avec leurs homologues du CP et d'autres compagnies. Ces discussions, qui sont d'ordre général, visent uniquement à aider les parties en cause à accroître l'efficacité de leur exploitation.

Question posée par M. L.G. Benjamin
Objet: Le système de traitement de
la feuille de paie CNCP

CNCP dispose d'un système de traitement de la paie par virements bancaires automatiques assurés au moyen du réseau informatique de la banque Toronto-Dominion. Le dépôt des salaires est garanti le jour même de la paie dans toutes les succursales principales de la banque, et le lendemain, dans les succursales de la société de fiducie. Il est à noter que jusqu'à présent, dans ce dernier cas, les salaires ont toujours été disponibles le jour même.

Lorsqu'il prit en charge le système de paie des employés non syndiqués du CN et du CP, CNCP instaura le système de paie par virements automatiques, solution qui s'est avérée très efficace. Un an plus tard, soit le 1er janvier 1982, lorsque CNCP se vit confier par les sociétés mères le traitement de la paie des employés syndiqués, il offrit à ces derniers le choix entre le versement par virements automatiques et le versement par chèques. Un petit nombre d'employés optèrent pour la seconde solution et, dans leur cas, CNCP éprouva certaines difficultés car il ne disposait plus des installations et des structures offertes par les sociétés mères pour l'acheminement des chèques. Il fut donc décidé, dernièrement, d'étendre le système par virements automatiques à tous les employés.

Certains d'entre eux, dont des syndiqués figurant sur la feuille de paie de Winnipeg, n'ont pas encore fourni les renseignements exigés pour leur adhésion au système de virements bancaires. Dans de tels cas, les chèques sont émis par la Direction générale et envoyés par la poste au domicile de l'employé, puisque tous n'ont pas facilement accès aux bureaux CNCP. Les chèques sont postés suffisamment à l'avance pour que les employés les aient en main le jour de la paie, sous réserve de retards dans le service de la poste.

Jusqu'à présent, à notre connaissance, tous les employés ont touché leurs chèques. Il est cependant arrivé qu'un dépôt soit effectué en retard par suite de l'inexactitude de certaines données fournies par l'employé ou d'une erreur des employés de la banque. Le cas échéant, CNCP est intervenu rapidement en versant les sommes nécessaires.

Si certains employés payés par chèques ne sont pas satisfaits de ce mode de paiement, ils peuvent, quand bon leur semble, adhérer au système de virements bancaires automatiques.

Question posée par M. Charles Turner, député

Objet: Paiements effectués en vertu
d'ententes spéciales

Les indemnités de départ dont il a été question ont fait l'objet de négociations entre la Société et les Travailleurs unis des transports afin de dédommager les employés touchés par les modifications qui ont été apportées au service-voyageurs aux termes du crédit 52d, ministère des Transports, loi des subsides no 1, de 1977, modifications établies par voie de réglementation en vertu du décret du Conseil C.P. 1977-2987. Les paiements dûs au titre des vacances et des congés ont été effectués en plus des indemnités de départ accordées.

Question posée par M. W.H. McKnight

Objet: Projets de compression du personnel

Répartition géographique approximative des suppressions de postes proposées:

Région de l'Atlantique	390
Siège social (Montréal) et Région du Saint-Laurent	830
Région des Grands-Lacs	350
Région des Prairies	610
Région des Montagnes	320

Ventilation des suppressions selon le type d'activité:

Transport	375
Ateliers principaux (matériel roulant)	660
Ateliers secondaires (matériel roulant)	290
Ingénierie	780
Administration et autres	395

Question posée par Monsieur W.H. McKnight
Objet: Mandat de M. Gold en qualité de
commissaire dans l'affaire des T.U.T.

Le CN a eu la confirmation écrite que M. Gold a été nommé commissaire dans l'affaire des Travailleurs unis des transports, mais n'a pas reçu copie du mandat. Le Commissaire et le ministre du Travail sont seuls à en connaître la teneur.

APPENDICE «TRPT-28»

1833 ave Parkdale
Verdun, (Québec) H4H 2S1.

Le 25 mai 1982

M. Maurice Dionne, député
Président du Comité permanent
des transports et des communications
Ottawa, Ontario.

Monsieur:

Pour faire suite à votre conversation avec M. Gordon Foster d'Ottawa (Ontario), nous sommes heureux de vous faire parvenir un nombre suffisant d'exemplaires de l'exposé que fera le Conseil national des associations de retraités du CN Inc. devant le Comité permanent des transports et des communications, à Ottawa (Ontario), au sujet des caisses de retraite du Canadien National.

Afin que votre comité et vous-même puissiez avoir une idée de l'envergure du Conseil national, vous trouverez ci-joint un exemplaire de notre annuaire.

Nous comparaîtrons devant votre comité le 8 juin 1982 à 20 heures, comme prévu.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le Président du Conseil national des associations de retraités du CN Inc.

R.W. Worraker

EXPOSE PRESENTE AU COMITE PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
A OTTAWA (ONTARIO) AU SUJET DES
REGIMES DE RETRAITE DU CANADIEN NATIONAL

CONSEIL NATIONAL DES ASSOCIATIONS
DE RETRAITES DU CN INC.
MONTREAL (QUEBEC)
LE 28 MAI 1982

CONSEIL NATIONAL DES ASSOCIATIONS
DE RETRAITES DU CN INC.

Permettez-moi, en guise d'introduction, de préciser que les objectifs du Conseil national des associations de retraités du CN inc. sont axés sur l'amélioration des pensions actuelles des retraités du CN.

Etant donné que la valeur réelle des pensions se détériore gravement pour un grand nombre de ses membres, le Conseil national des associations de retraités du CN Inc. est heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant le Comité permanent des transports et des communications. Nous voulons non seulement vous mettre au courant de la situation difficile des retraités du CN, mais aussi vous soumettre un certain nombre de propositions et de recommandations destinées à assurer aux retraités actuels une part plus importante et plus juste des revenus tirés des caisses de retraite du CN.

L'ancien président-directeur général du Canadien National, M. Robert A. Bandeen, qui vient de prendre sa retraite, écrivait ce qui suit dans une lettre au Conseil national datée du 20 janvier 1981 (copie ci-jointe) et portant sur l'amélioration des pensions des retraités du CN:

«En attendant, je vous encourage à continuer d'exercer des pressions sur tous les organismes chargés de résoudre le problème complexe du revenu à la retraite.»

De toute évidence, M. Bandeen reconnaissait la validité de nos préoccupations.

Le Conseil national sait très bien que la direction du CN, reconnaissant les difficultés de ses retraités les plus âgés, leur accorde depuis 1971 de modestes augmentations ponctuelles pour alléger leur fardeau. Les retraités en sont bien sûr reconnaissants, mais trouvent ces augmentations nettement insuffisantes. Nous avons protesté à maintes reprises auprès de la compagnie contre la modicité de ces suppléments périodiques, soulignant qu'en général, plus le retraité a quitté son travail depuis longtemps, plus sa situation est difficile. Les employés mis récemment à la retraite ont en effet profité beaucoup des importantes augmentations salariales consenties au cours des années 70, ainsi que d'améliorations considérables apportées au programme d'avantages sociaux.

Pour vous donner une idée du degré de pauvreté de nombre de nos retraités âgés, mentionnons qu'ils doivent demander du fédéral un supplément du revenu garanti (SRG) pour compléter leur pension de sécurité de la vieillesse. Pour ces gens, la pension du CN a en fait très peu de valeur; le SRG est en pratique une prestation d'aide sociale pour les personnes âgées et pourrait dans bien des cas être augmenté pour égaler au moins le montant dérisoire de leur pension. Dès lors, la direction du CN s'est sentie dégagée de sa responsabilité d'aider ses retraités les plus pauvres, puisqu'elle pouvait

renvoyer la balle au gouvernement fédéral. Nous trouvons cette situation déplorable parce qu'elle oblige les retraités à mendier de l'aide sociale, quand ils devraient en réalité recevoir une pension décente, qu'ils ont gagné par leur travail et leurs cotisations.

En rassemblant nos arguments pour obtenir une forme plus sûre de supplément ou d'indexation pour les retraités actuels, nous avons noté avec un intérêt particulier la récente augmentation marquée des recettes de la caisse de retraite elle-même. Lors de la conférence nationale sur les pensions, tenue il y a plus d'un an, et au cours de discussions récentes dans ce secteur, on a noté une tendance de plus en plus marquée à affirmer qu'une partie de ces recettes plus élevées doit être utilisée de droit pour augmenter les prestations versées aux retraités. Certaines entreprises, dont de nombreuses compagnies d'assurances, ont lié directement leurs suppléments de pensions à ces recettes excédentaires. Il est d'ailleurs intéressant de noter que M. Laurence Coward, du bureau d'actuaires William M. Mercer Ltd., qui s'occupe des calculs actuariels relatifs aux caisses de retraite du CN, a suggéré d'utiliser les recettes excédentaires, comme le proposait une étude fédérale sur les pensions menée en 1979, pour augmenter le revenu des retraités.

Au cours d'audiences tenues récemment, les membres de l'Ontario Legislative Committee on Pensions ont appris qu'un nombre croissant d'employeurs se servaient des recettes excédentaires pour financer une augmentation des prestations de retraite. Lors d'une réunion de l'Association of Canadian Pension Management, il a par ailleurs été établi que le public semble appuyer de plus en plus le recours à cette solution pour améliorer les pensions.

Mais qu'est-ce que les recettes excédentaires? En fait, il s'agit des gains réalisés par les caisses de retraite au-delà des prévisions actuarielles sur lesquelles sont fondées les cotisations et les prestations des régimes de retraite. L'avoir des régimes de retraite rapporte davantage aujourd'hui en raison des effets de l'inflation sur les recettes et, dans une certaine mesure, d'une meilleure gestion des caisses. Il y a vingt ans, les gouvernements pouvaient emprunter à un taux d'environ 5 p. 100; ils doivent verser aujourd'hui 15 p. 100 ou plus pour obtenir de l'argent des prêteurs. Les dividendes sur les actions ordinaires et privilégiées ont dû être augmentés pour pousser les investisseurs à fournir du capital-actions. Les caisses de retraite réalisent par ailleurs des gains en capital en investissant dans des biens immeubles comme des terrains et des centres commerciaux.

Ainsi, des portefeuilles bien gérés comme celui de la caisse de retraite du CN ont rapporté plus de 10 p. 100 au cours des dernières années, par comparaison avec les taux d'intérêt beaucoup plus bas prévus dans les calculs actuariels sur lesquels les cotisations sont fondées. La direction du CN a essentiellement utilisé de trois façons ces recettes excédentaires.

- a) Une partie en a été laissée en caisse pour réduire la dette non capitalisée de la compagnie envers la caisse; en 1979 et en 1980, le

montant de ces réductions s'élevait à plus de 87 millions de dollars. (La dette actuelle totale de la compagnie était de 1.7 milliard de dollars le 31 décembre 1980).

En fait, cette disposition réduit les montants que la compagnie devrait autrement verser à la caisse.

- b) Les prestations de retraite versées en vertu du régime ont été améliorées. Cette mesure a également été prise lorsque le régime de retraite de 1959 a remplacé celui de 1935. Etant donné que le régime de 1959 est fondé sur les gains ultimes, l'indexation des pensions du CN s'est faite au cours de la période d'emploi des employés du CN. Lors de la conférence sur les pensions, plusieurs personnes ont fait observer qu'en vertu du régime du CN (et de celui du CP), le retraité augmente en fait son revenu comptant net au moment de sa retraite bien qu'il finisse par y perdre avec le temps à cause de l'inflation.
- c) Les prestations de retraite actuelles ont été augmentées afin de dédommager les retraitée, du moins en partie pour les effets qu'a l'inflation sur leur pouvoir d'achat. Dans ce domaine, les cotisations de la compagnie étaient jusqu'à tout récemment irrégulières et, globalement dérisoires; la plupart des pensions des employés retraités depuis longtemps sont tellement modestes que même les récentes indemnités de vie chère sont à peu près inutiles. Nous croyons en fait que ce groupe de retraités, au nom de qui nous parlons aujourd'hui, a été traité injustement. Presque toutes les recettes excédentaires ont été réparties entre la société et le programme de prestations; nous, les retraités, n'avons reçu que quelques restes.

CONFLIT D'INTERETS

Nous reconnaissons que la compagnie a, légalement ou techniquement, le droit de répartir ses fonds comme elle le juge bon, mais elle se trouve dans une grave situation de conflit d'intérêts. La réduction de la dette non capitalisée profite de toute évidence directement à la compagnie et diminue l'avoir de la caisse, disponible pour les retraités. Cependant, même des améliorations aux prestations qui seront versées aux retraités peuvent aider la compagnie au cours de ses négociations syndicales, elles lui offrent en effet une solution de rechange aux indemnisations, en lui permettant ainsi d'économiser.

La non-participation des retraités à ce processus de répartition va clairement à l'encontre de leurs intérêts. En ce sens, nous proposons ci-après certains changements administratifs à la gestion de la caisse.

PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

1. GESTION DE LA CAISSE

Nous recommandons que les retraités du CN, par l'intermédiaire du Conseil national des associations de retraités du CN Inc., obtiennent voix au chapitre dans la gestion de la caisse de retraite, l'élaboration des politiques qui s'y rapportent et le processus de répartition des fonds entre la compagnie, le régime de retraite lui-même et les suppléments accordés aux retraités. Nous croyons que dans le cas du CN, l'actuelle gestion en fiducie ne répond pas aux objectifs de la Loi sur les normes des prestations de pension; le Conseil national des associations de retraités du CN appuie donc à l'unanimité la recommandation no 5 de l'enquête menée en 1976 sur les régimes de pension des sociétés ferroviaires du Canada, qui est ainsi formulée:

« Aux termes des régimes de pension tant du CN et du CP, les conseils d'administration des deux compagnies agissent en qualité de fiduciaires des régimes respectifs. Ce mode de gestion a été fort critiqué ces dernières années et a donné lieu à des accusations de conflit d'intérêts tant dans la gestion des affaires des sociétés respectives que de leurs régimes de pension. Je suis convaincu que le mode de gestion actuel va à l'encontre de l'esprit (sinon de la lettre) des règlements du ministère du Revenu national concernant les régimes de pension enregistrés. Je suis également convaincu qu'il est contraire aux buts de la Loi sur les normes des prestations de pension.

Dans ces circonstances, la question n'est pas de savoir si les fonds ont ou n'ont pas été bien administrés selon les dispositions fiduciaires actuelles mais de savoir si ces

dispositions se conforment à une politique générale souhaitable.

A mon avis, elles ne s'y conforment pas et devraient être amenées à concorder avec les objectifs des règlements du ministère du Revenu national et de la Loi sur les normes de prestations de pension.»

2. UTILISATION DES RECETTES EXCEDENTAIRES

Nous recommandons que les fiduciaires de la caisse de retraite du CN se fondent sur les recettes excédentaires pour calculer les montants auxquels ont actuellement droit les retraités; nous demandons également à votre comité d'appuyer cette recommandation.

3. NECESSITE D'UNE ENQUETE

Le comité de direction se rappelle qu'au cours de la vingt-huitième Législature (1969-1970), le Premier ministre du Canada a demandé au Comité permanent des transports et des communications, le mercredi 10 décembre 1969, d'étudier la structure financière des caisses de retraite du Canadien National. Nous Vous renvoyons aux procès-verbaux et témoignages relatifs aux caisses de retraite du Canadien National, au fascicule no 36 daté du 8 septembre 1970, où sont consignés les résultats, fort éloquents, de cette étude. Plus de dix ans se sont écoulés depuis, et la situation a changé du tout au tout; le comité de direction du Conseil national a donc décidé à l'unanimité de demander une nouvelle étude approfondie sur les caisses de retraite du Canadien National, dans le même esprit et avec le même soin qu'en 1969-1970. Nous demandons aussi votre appui à ce sujet.

Respectueusement soumis au nom des administrateurs et des membres du Conseil national des associations de retraités du CN Inc.

Mack Hockridge - Secrétaire
115 ouest, av. Sheppard
Willowdale (Ontario)
M2N 1M7

R.W. Worraker - Président
1833, av. Parkdale
Verdun (Québec)
H4H 2S1

Robert A. Bandeen
Président-directeur général

Canadien National
CP 8100, Montréal
Québec H3C 3N4

Le 20 janvier 1981

Monsieur,

Au nom du Président et en mon nom personnel, permettez-moi de vous remercier de votre lettre du 15 décembre 1980.

A la suite de vos discussions avec M. Hunt, je vois que vous comprenez bien toute la complexité de la question du revenu à la retraite. Au CN, nous travaillons avec diligence pour résoudre les nombreux problèmes dans ce secteur.

Les effets de l'inflation sur le revenu à la retraite constituent évidemment l'un des points les plus graves. Comme vous l'avez souligné, nous avons accordé des augmentations au cours des dernières années pour contrebalancer ces effets, et la récente augmentation provisoire consentie pour 1980, bien qu'elle ait pris la forme d'un paiement en espèces, a été bien accueillie, comme nous le prouve un certain nombre de retraités.

Notre tâche pour l'année 1981, d'ailleurs déjà commencée, consistera à trouver une solution à long terme à ce problème. M. Hunt vous consultera avant que nous adoptions notre position définitive.

En attendant, je vous encourage à continuer d'exercer des pressions sur tous les organismes chargés de résoudre le problème complexe du revenu à la retraite.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Robert A. Bandeen

Monsieur R.W. Worraker
Président du Conseil national
des associations de retraités du CN Inc.
1833, avenue Parkdale
Verdun (Québec) H4H 2S1

RAPPORT FINANCIER ANNUEL 1979, 1980 et 1981CAISSES DE RETRAITE DU CN1979

(En milliers)

Revenu net des placements	\$ 201,508
Prestations versées	\$ 155,403
Remboursements à la cessation d'emploi	<u>8,510</u>
TOTAL	\$ 163,913
Solde du revenu	\$ 37,595

1980

Revenu net des placements	\$ 264,587
Prestations versées	\$ 171,822
Remboursements à la cessation d'emploi	<u>9,358</u>
TOTAL	\$ 181,180
Solde du revenu	\$ 83,407

1981

Revenu net des placements	\$ 329,040
Prestations versées	\$ 190,624
Remboursements à la cessation d'emploi	\$ <u>10,406</u>
TOTAL	\$ 201,030
	\$ 128,010
Recettes excédentaires - 1979	\$ 37,595
- 1980	\$ 83,407
- 1981	\$ 128,010
Réduction de la dette non capitalisée - 1979	\$ 45,752
- 1980	\$ 41,742
Augmentation de la dette non capitalisée (évaluation actuarielle au 31 décembre 1980) 1981	\$ 329,134

APPENDIX "TRPT-29"

CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES
PENSION ASSOCIATION

NATIONAL HEADQUARTERS

406-402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
Telephone: 684-8404

June 8, 1982

Mr. Maurice A. Dionne, M.P.

Chairman

Standing Committee on Transport

House of Commons

Parliament Buildings

Ottawa, Canada

K1A 0A6

Re: Canadian National Railways Pension Trust Funds and our Attached Exhibits K, M, N, O, and P. These Being our Analysis of CNR Financial Statements of the Funds for 1960 to 1981

Dear Mr. Dionne:

The subjects dealt with in our enclosed submission are:

1. The history of some private railway pension plans since 1874.

2. The failure of CNR to establish pension reserves, at the outset, for employees who retired after 1935, and for those who remained in service.

3. The great increase in CNR pension fund liability from 1969 to 1981—from \$300 million to \$1.5 billion.

4. Employee contributions, company contributions, and net earnings on pension fund investments for 1979, 1980, and 1981 exceeded the total amount of pension payments by more than \$1 billion.

5. The value of pension fund Current Assets and Investments from 1969 to 1981 which have grown to 3.5 times the 1969 value.

6. CNR's pension fund liability from 1969 to 1981 has grown to five times its size in 1969.

7. Financial information pertaining to the pension trust funds, extracted by us from CNR annual reports published from 1935 to 1959.

We respectfully suggest that the enclosed Exhibits K, M, N, O, and P can serve a fruitful purpose for you, as a member of the Standing Committee on Transport, as you peruse our submission and consider the merits of our association's long-standing concerns.

Sincerely,

J. Earl White
National President

APPENDICE «TRPT-29»

ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS
DE FER CANADIENS

SIÈGE SOCIAL

406-402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6
Nº de téléphone: 684-8404

Le 8 juin 1982

Monsieur Maurice A. Dionne, député

Président

Comité permanent des Transports

Chambre des communes

Édifices du Parlement

Ottawa, Canada K1A 0A6

Objet: Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada et annexes K, M, N, O et P ci-jointes. Ces documents constituent notre analyse des états financiers des caisses du CN de 1960 à 1981

Monsieur,

Le présent mémoire porte sur les sujets suivants:

1. L'historique de certains régimes de retraite privés depuis 1874.

2. Le refus du CN de créer des réserves de pension dès la mise en œuvre du régime pour les employés qui ont pris leur retraite après 1935 et pour ceux qui sont demeurés en fonction.

3. L'augmentation vertigineuse du passif de la caisse de retraite du CN qui est passé de 300 millions de dollars en 1969 à 1,5 milliard de dollars en 1981.

4. Les cotisations des employés, les cotisations de l'employeur et les revenus nets sur les investissements de la caisse de retraite pour 1979, 1980 et 1981 dépassaient de 1 milliard de dollars le montant total des prestations de retraite versées.

5. La valeur de l'actif à court terme et des placements de la caisse de retraite était 3,5 fois plus élevés en 1981 qu'en 1969.

6. Le passif de la caisse de retraite du CN a décuplé de 1969 à 1981.

7. Des renseignements financiers concernant les caisses fiduciaires de retraite tirés des rapports annuels du CN publiés de 1935 à 1959.

Nous osons espérer que les renseignements contenus dans les annexes K, M, N, O et P vous seront utiles en tant que membre du Comité permanent des Transports et que vous accorderez toute l'attention voulue aux préoccupations de notre association.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président national,
J. Earl White

A
SUBMISSION
to the
HONORABLE MEMBERS
of the
STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
and the
STANDING HOUSE OF COMMONS
COMMITTEE ON TRANSPORT
PARLIAMENT BUILDINGS
OTTAWA, CANADA

SUBMITTED
on
JUNE 8, 1982
by the
NATIONAL OFFICE
of
CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES'
PENSION ASSOCIATION
406-402 West Pender Street
VANCOUVER, B.C. V6B 1T6
Telephone (604) 684-8404

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AUX
HONORABLES MEMBRES DU
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
AINSII QU'AU
COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE DES
COMMUNES DES TRANSPORTS
ÉDIFICES DU PARLEMENT
OTTAWA, CANADA

PRÉSENTÉ LE
8 JUIN 1982
PAR LE
BUREAU NATIONAL DE
L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES
CHEMINS DE FER CANADIENS
406-402 West Pender Street
VANCOUVER, B.C. V6B 1T6
N° de téléphone (604) 684-8404

June 8, 1982

A
SUBMISSION
to the
HONOURABLE MEMBERS
of the
STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
and the
STANDING HOUSE OF COMMONS
COMMITTEE ON TRANSPORT
PARLIAMENT BUILDINGS
OTTAWA, CANADA

Re: Canadian National Railways Pension Trust Funds
and the Enclosed Pertinent Exhibits K, M, N, O,
and P

The administration of the Canadian National Railways Pension Trust Funds has been a serious problem for employees and retired former employees of CNR since the company was incorporated in 1920. Pension problems at that time were inherited from two amalgamated railway companies that had sponsored pension plans, which plans were not actuarially sound according to present-day standards. Before 1935, the railway companies that had become a part of CNR did not contribute any share to their plans, and until 1959 did not contribute any share for employees in service. Thereafter their share of contributions has been questionable in many respects.

Annual financial statements of the CNR Pension Trust Funds for the 22 years in which they were published publicly (1960 to 1981) have been analyzed by this office. Many audited figures from those statements are tabulated on later pages titled Exhibits K, M, N, O, and P.

le 8 juin 1982
MÉMOIRE PRÉSENTÉ AUX
HONORABLES MEMBRES DU
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
ET DU COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE
DES COMMUNES DES TRANSPORTS
HÔTEL DU PARLEMENT
OTTAWA (CANADA)

Objet: Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada et annexes K, M, N, O et P afférentes

La gestion des caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada a toujours posé un grave problème aux employés et aux anciens employés retraités du CN depuis que celui-ci a été constitué en société en 1920. A cette époque, les difficultés avec lesquelles la société était aux prises résultait de la fusion de deux sociétés ferroviaires qui offraient des régimes de retraite dont les bases actuarielles étaient peu solides, si l'on en juge par les normes d'aujourd'hui. Les sociétés ferroviaires qui ont fusionné avec le CN avant 1935 ne versaient absolument aucune contribution à leur propre régime de retraite et ce n'est qu'à partir de 1959, qu'elles ont commencé à verser la quote-part de leurs employés actifs, mais le taux de leur participation a par la suite été discutable à maints égards.

Notre bureau a analysé les états financiers annuels des caisses fiduciaires de retraite du CN de 1960 à 1981, c'est-à-dire les 22 années depuis lesquelles ces états sont rendus publics. Nombre de données vérifiées et tirées de ces états sont

To fully understand and appreciate the handling of these pension trust funds during the past 48 years, it is necessary to go back to the beginning of railway pension funds more than 107 years ago (October 1, 1874).

The following statement is quoted from page 12 of the CN Pension Board's first annual report which was published for the year 1963:

"The first industrial pension plan in North America was introduced in 1874 by the Grand Trunk, a railway which later became part of CN. However, the first system-wide contributory pension plan went into effect in 1935."

When the management of The Grand Trunk Railway Company of Canada, by an act of Parliament, established this first industrial pension plan in North America, they made provision to allot a share of the profits of the company each year to what was called a Superannuation and Provident Fund. However, when the Grand Trunk announced this pension plan there was no federal legislation requiring employers to contribute any part of their obligation on a current basis to such pension plans. Any company could voluntarily allocate out of its profits a fixed amount or a specified percentage of profit to be used by company officers for the payment of pensions or annuities on a government-approved basis.

The establishment of this pension plan was a generous and highly commendable gesture by the Grand Trunk, and it was beneficial to thousands of employees on their subsequent retirement. Undoubtedly it was also beneficial to the company from inception of the plan because employees remained in service longer.

Because the Grand Trunk's share of the pension costs was in due course payable out of company funds, the directors were, in effect, the de facto trustees of those pension trust funds. Company officers had the authority to pay out those funds as pensions when they were payable to pensioners on a current basis. The directors also had the authority to commit company funds to the purchase of railway rights-of-way, railway construction, rolling stock, motive power, any number of capital purchases, and operating expenses. They were also responsible for having funds available to meet bond issues on maturity.

After 10 or 15 years, the funds allocated out of profits for the payment of pensions were substantial. A large portion of these funds would not be required for 15 to 30 years, or longer. If company funds allocated for pensions that would not be needed for many years were used to make up a shortage of cash to finance current company operations of the company (and there was no law prohibiting such conduct), then it is reasonable to assume that Grand Trunk directors could have used such funds on a current basis and re-established them for pension purposes later. However, during periods of financial depression their replacement in the pension account would have been difficult, if not impossible.

In the Canadian National Railways' 1935 annual report, the trustees of CNR (which was then under a trusteeship), in

répertoriées dans des tableaux figurant aux dernières pages et intitulés Annexes K, M, N, O et P.

Pour comprendre pleinement la façon dont les caisses fiduciaires de retraite des sociétés ferroviaires ont été créées, ont été gérées depuis 48 ans, il faut remonter à l'époque de leur création il y a plus de 107 ans (1^{er} octobre 1874).

La citation suivante est tirée de la page 12 du premier rapport annuel de la Commission des pensions du CN publié pour l'année 1963:

"Le premier régime de retraite industrielle de l'Amérique du Nord a été mis sur pied en 1874 par le Grand Tronc, société ferroviaire qui fusionna par la suite avec le CN. Toutefois, le premier régime de retraite contributif et universel est entré en vigueur en 1935."

Lorsque les administrateurs de la société connue sous l'appellation The Grand Trunk Railway Company of Canada créèrent par voie législative le premier régime de retraite industrielle en Amérique du Nord, ils avaient prévu de verser une partie des profits annuels de la société à ce qu'ils ont alors appelé une Caisse de retraite et de prévoyance. Toutefois, lorsque le Grand Tronc a annoncé la mise sur pied de ce régime de retraite, aucune loi fédérale n'obligeait les employeurs à y participer. Une société pouvait volontairement prendre, à même ses bénéfices, une somme ou un pourcentage fixe des profits et les mettre à la disposition de ses dirigeants pour assurer le versement de pensions ou de rentes calculées suivant des normes gouvernementales.

La création de ce régime de retraite fut une action généreuse et très louable du Grand Tronc dont bénéficièrent des milliers d'employés mis à la retraite par la suite. Sans aucun doute, la société en tirait aussi profit parce que les employés demeuraient en service plus longtemps.

Comme la part du régime de retraite qu'assumait le Grand Tronc devait, comme il se doit, être payée à même les fonds de la société, les administrateurs étaient de fait fiduciaires de ces caisses de retraite. Les cadres de la société étaient autorisés à verser ces pensions lorsque les retraités y avaient droit. En outre, les administrateurs étaient habilités à affecter des fonds de la société à l'achat d'emprises ferroviaires, à la construction de voies ferrées, à l'acquisition de matériel roulant et d'engins de traction, à tout placement financier et aux frais d'exploitation. De plus, ils étaient chargés de gérer les fonds disponibles pour payer les actions qui venaient à échéance.

Dix ou quinze ans plus tard, les crédits tirés à même les profits pour le versement des pensions représentaient des sommes considérables. La société pouvait ne pas devoir utiliser une bonne partie de ces crédits pendant 15 ou 30 ans, ou même plus. Toutefois, si ces crédits ont été utilisés comme encasement pour financer les activités courantes de la société (et à cette époque, aucune loi n'interdisait une telle pratique), il est alors raisonnable de supposer que les administrateurs du Grand Tronc ont pu utiliser pour les pensions les crédits initialement réservés aux activités courantes. Toutefois, durant la dépression, il aura été difficile, sinon impossible de verser de nouveau ces crédits aux caisses de retraite.

Dans le rapport annuel de 1935 des Chemins de fer nationaux du Canada, les fiduciaires du CN (qui était alors un

reporting upon The Grand Trunk's Superannuation and Provident Fund, stated in part:

"The Association is having some difficulty in securing funds necessary to meet retiring allowances, arising from the frozen position of the investments in which the assets of the Association are represented. In the opinion of the Trustees, the circumstances are such as to warrant the Railway assisting the Association and an item of \$100,000 has been included for this purpose in the 1936 Budget covering the financial requirements of the Railway."

The federal government authorized funds to ensure that an insolvent pension fund could meet all its pension obligations. This was a commendable undertaking by Parliament. Retired Grand Trunk pensioners received their pensions when payable, and when the pension fund became insolvent the company directors, as de facto trustees, were not held accountable for any such financial responsibility.

The original Grand Trunk Railway Company of Canada Superannuation and Provident Fund was a contributory plan. Membership was voluntary for employees in service before October 1, 1874; but for new members entering the service on or after that date, membership was compulsory. Initially, membership was limited to officers, supervisors, and clerks on a monthly salary. Members contributed 2.5 per cent of their salary. In return, the fund provided a straight-life superannuation allowance, at age 55 or over, of one-sixtieth of the highest average annual salary during any 10 consecutive years, for each of membership, but limited to a maximum of the lesser of two-thirds of such average salary, or \$10,000. This plan was closed to new members on December 31, 1907.

On January 1, 1908, a new pension plan was instituted under the authorization of an act of Parliament that had been passed on April 12, 1907. It was called The Grand Trunk Pension Fund, and was a non-contributory fund. All Grand Trunk employees were eligible for pensions under this fund except those who remained, by choice, in The Grand Trunk Railway of Canada Superannuation and Provident Fund.

This new pension fund provided a straight-life pension, at age 65 or over, of 1 per cent of the highest annual average salary for 10 consecutive years, for each year of service. Pensions ceased to be granted under this non-contributory fund on July 31, 1929.

Effective May 1, 1929, by an act of Parliament on the same date, the rules and regulations of the first Canadian National Railways pension plan were introduced. This plan was a modification of, and superseded, The Grand Trunk Pension Fund. It was also non-contributory, and, subject to certain age and service qualifications, the rules provided a straight-life pension of 1 per cent of the highest monthly earnings of any 10 consecutive years, for each year of service, with a minimum of \$25 per month. Pensions ceased to be granted under the rules of this plan on December 31, 1934.

From January 1, 1908, to December 31, 1934, all Grand Trunk employee were granted pensions for life at the sole

fidéis-commis) disaient à propos de la Caisse de retraite et de prévoyance du Grand Tronc:

«L'Association éprouve actuellement certaines difficultés à trouver les fonds nécessaires pour verser les allocations de retraite, les placements de la société étant gelés. De l'avis des fiduciaires, les circonstances sont telles que les Chemins de fer nationaux sont justifiés de venir en aide à l'Association et un poste de 100 000 \$ a été inclus à cette fin dans le budget de 1936 pour couvrir les éligibilités des Chemins de fer nationaux».

Le gouvernement fédéral a autorisé les crédits pour faire en sorte que les responsables de cette caisse de retraite en déficit puissent être à même de respecter leurs obligations financières. Ce fut là geste louable du Parlement. Les retraités du Grand Tronc perçurent alors leur pension au moment opportun, et les administrateurs de la société, lorsque la caisse de retraite est devenue déficitaire, ont été dégagés de toute responsabilité financière.

La première «Caisse de retraite et de prévoyance» du Grand Tronc était un régime contributif. Les employés engagés avant le 1^{er} octobre 1874 avaient le choix d'y contribuer ou non mais pour les nouveaux employés entrés à la société à cette date ou après, les cotisations étaient obligatoires. Au départ, seuls les cadres, les surveillants et les commis rémunérés mensuellement pouvaient adhérer au régime, les cotisations correspondant à 2,5p. 100 de leur salaire. En retour, la Caisse prévoyait une prime viagère pouvant être versée à partir de 55 ans, équivalant à 1/60^e du salaire annuel moyen le plus élevé pendant 10 années d'emploi continu, pour chaque année de cotisation; or, cette prime était limitée à un maximum du moins élevé des deux montants suivants: les 2/3 du salaire moyen ou 10 000 \$. A partir du 31 décembre 1907, ce régime n'acceptait plus de nouveaux cotisants.

Le 1^{er} janvier 1908, le Régime de retraite du Grand Tronc, nouveau régime non contributif, fut créé aux termes d'une loi adoptée par le Parlement le 12 avril 1907. Tous les employés du Grand Tronc avaient droit à une pension sauf ceux qui décidaient, volontairement, de continuer d'adhérer à la Caisse de retraite et de prévoyance du Grand Trunk Railway of Canada.

Ce nouveau régime prévoyait le versement d'une pension jusqu'à la mort, à partir de 65 ans ou plus, équivalant à 1p. 100 du salaire annuel moyen le plus élevé de dix années d'emploi continu, pour chaque année de service. Les pensions ont cessé d'être versées à même ce régime non contributif le 31 juillet 1929.

C'est le 1^{er} mai 1929, que les règles et règlements du premier régime de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada ont été établis, aux termes d'une loi promulguée ce jour-là même. Ce nouveau régime venait remplacer le Régime de retraite du Grand Tronc. En outre, il s'agissait d'un régime non contributif qui, suivant certains critères d'âge et de service, prévoyait le versement d'une rente viagère équivalant à 1p. 100 des gains mensuels les plus élevés pendant une période de dix années d'emploi continu, pour chaque année de service, et assurait un minimum de 25 \$ par mois. Ce régime a pris fin le 31 décembre 1934.

Du 1^{er} janvier 1908 au 31 décembre 1934, tous les employés du Grand Tronc ont obtenu l'assurance de toucher une pension

expense of the company. The minimum pension payable commencing May 1, 1929, was \$25 per month.

SYNOPSIS OF THE SUCCESSIVE GRAND TRUNK RAILWAY PENSION PLANS

For 33 years (1874 to 1907):

The plan was contributory and restrictive. Eligible employees contributed 2.5 per cent of salary.

For 22 years (1908 to 1929):

The new plan was non-contributory and universal. Employees were not required to make any contribution to it.

For 5 years (1929 to 1934):

The new plan was closed to further membership. All who previously were Grand Trunk employees continued to have the right to receive a non-contributory pension on retirement of at least \$25 per month.

The other railway company to be absorbed by CNR was The Intercolonial and Prince Edward Island Railway, whose Employees' Provident Fund was established by an act of Parliament and became effective on April 1, 1907. The members contributed by payroll deduction 1.5 per cent of wages, including overtime. The fund provided a straight-life pension on retirement of 1.5 per cent of average monthly earnings during the last eight years of service, for each year of service. This plan was closed to further membership effective August 7, 1929.

Commencing on January 1, 1935, the CNR's 1935 Plan was the only pension plan available to employees who were not already members of a pension plan and they were not obliged to contribute. Those who elected to contribute could do so only after the lapse of 10 years from the date of their last entry into the service. There was only one 1935 Plan, with an option to contribute; but for simplicity, we have regarded it as being two 1935 plans—one for contributors and one for non-contributors.

In October 1934, Canadian National Railways distributed to its employees a pension plan booklet that came into effect on January 1, 1935. Excerpts from it are photographically reproduced below in boxes. To facilitate the readability of the small type used in that booklet, we have magnified significant sections of four parts: the FOREWORD, the SUMMARY, the RULES AND REGULATIONS, and a section entitled QUESTIONS AND ANSWERS. For emphasis, we have also underlined some of the sentences.

Box No. 1

FOREWORD

This booklet describes the revised pension plan of the Canadian National Railways including its subsidiaries, (except U.S. Subsidiaries), which will become effective January 1, 1935. First you will find a summary of the main features of the plan, then the rules and regulations, followed by a number of questions concerning the plan, with their answers.

The summary of the plan and the questions and answers are intended merely to furnish information in convenient form with no attempt to include all the details. They do not

pour la vie aux seuls frais de la société. Le minimum versé à partir du 1^{er} mai 1929 était de 25 \$ par mois.

RÉSUMÉ DES RÉGIMES DE RETRAITE SUCCÉSIFS DU GRAND TRONC

Pendant 33 ans (de 1874 à 1907):

Le régime était contributif et sélectif. Les employés admissibles y versaient 2,5p. 100 de leur salaire.

Pendant 22 ans (de 1908 à 1929):

Le nouveau régime était contributif et universel. Les employés n'étaient pas tenus d'y adhérer.

Pour 5 ans (1929 à 1934):

Le nouveau régime n'acceptait plus de cotisants. Tous ceux qui étaient à l'emploi du Grand Tronc avant ce moment ont continué d'avoir droit au moment de la retraite à une pension non contributive d'au moins 25 \$ par mois.

Le CN acquit deux autres compagnies de chemin de fer, l'Intercontinental et le chemin de fer de l'île-du-Prince-Édouard dont le fonds de prévoyance constitué en vertu d'une loi du Parlement est entré en vigueur le 1^{er} avril 1907. Les cotisations à la source constituaient 1,5p. 100 des salaires, y compris des heures supplémentaires. La caisse prévoyait le versement pour chaque année d'emploi d'une pension non transférable représentant 1,5p. 100 du salaire mensuel moyen touché au cours des huit dernières années de service. Ce régime n'accepta plus de cotisants à compter du 7 août 1929.

Le 1^{er} janvier 1935, le régime de retraite de 1935 du CN est devenu le seul régime de retraite auquel pouvaient cotiser volontairement les employés qui ne participaient pas déjà à un régime de retraite. Ceux qui choisissaient de le faire ne pouvaient commencer à cotiser qu'après 10 ans de service. Il n'y avait qu'un seul régime de retraite en 1935 auquel les employés pouvaient cotiser, mais pour simplifier les choses nous considérerons le régime de 1935 comme deux régimes l'un contributif et l'autre non contributif.

En octobre 1934, les Chemins de fer nationaux du Canada distribuaient à leurs employés un livret d'information sur le régime de retraite qui entrait en vigueur le 1^{er} janvier 1935. Des extraits de ce livret sont reproduits ci-dessous par photographie. Pour faciliter la lecture du texte du livret, nous avons agrandi des sections importantes de quatre parties: L'AVANT-PROPOS, LE RÉSUMÉ, LES RÈGLEMENTS ET LA SECTION INTITULÉE QUESTIONS ET RÉPONSES. Pour faire ressortir certains points, nous avons aussi souligné des phrases importantes de ces sections.

Case n° 1

AVANT-PROPOS

Le présent livret décrit le nouveau régime de retraite des chemins de fer nationaux du Canada et de ses filiales (sauf ses filiales américaines) qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1935. Vous y trouverez d'abord un résumé des principales caractéristiques du régime, les règlements s'y rapportant ainsi que quelques questions et réponses à son sujet.

Le résumé du plan ainsi que les questions et les réponses visent surtout à fournir des renseignements pertinents le plus simplement possible sans tenter d'entrer dans les détails. Il

in any way modify or change the provisions of the plan as set out in the rules and regulations.

Box No. 2

SUMMARY OF VOLUNTARY CONTRIBUTORY PENSION AND ANNUITY PLAN

Effective January 1, 1935

To all employees who fulfil the age and service requirements the Company will pay upon retirement a pension of not less than \$300.00 per year at its own expense, without contribution from the employees. In addition supplemental annuities will be paid to employees who contribute out of wages or salary in accordance with the terms of the plan. Participation through contribution is wholly voluntary. The Company will match the employees' contributions dollar for dollar up to 5p. 100 of the employees' compensation and will accrue interest compounded yearly upon the employees' voluntary contributions and the Company's contribution. The amount accumulated at retirement will be used to purchase a supplemental annuity. The management believes that the contributory feature on which the supplemental annuities are based is desirable from the employees' standpoint, but the status of no employee will be affected adversely if he decides not to participate.

Rules for Participation

Any employee after the lapse of 10 years from the date of his last entry into the service is eligible to become a contributor to a supplemental annuity. He may authorize a deduction from his pay of any stated percentage from 1p. 100 to 10p. 100. No fractional percentages are allowed and the choice once made continues to the end of the calendar year, at which time he may change the percentage if he desires to do so. The Company will hold employees' funds in trust including interest thereon compounded yearly. Subject to certain restrictions the Company will match the accumulation of the employees' funds dollar for dollar. The employee will receive such supplemental annuity as may be purchaseable with the amount of his contributions added to the contributions credited by the Company, together with compound interest accrued thereon.

The restrictions upon contributions by the Company are as follows:

The Company will not match contributions beyond 5p. 100 of the wages or salary of the individual contributor.

The Basic pension or service pension plus the proportion of the supplemental retirement annuity provided from the Company's funds computed in the form of a simple annuity at age 65 shall not in any case exceed 40p. 100 of the employee's highest average salary during any ten consecutive years of his whole period of service to date of retirement. This limitation of 40p. 100 does not apply where the basic pension or service pension plus the total supplemental annuity is \$600.00 per year or less nor to reduce any service pension established at January 1, 1935.

Contributions by the Company to a supplemental annuity cease at age 65 as will also the accrual of interest upon the Company's contributions.

ne modifie donc nullement les dispositions du régime exposé dans les règlements.

Case no 2

RÉSUMÉ DU RÉGIME DE RETRAITE CONTRIBUTIF VOLONTAIRE

Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1935

Au moment de leur retraite, la société versera à ses propres frais à tous les employés qui auront l'âge et les années de service voulus une pension annuelle d'au moins 300 \$ sans que les employés ne soient tenus de cotiser au régime. En outre, une rente supplémentaire sera versée aux employés qui cotisent une partie de leur salaire au régime conformément aux modalités de celui-ci. La cotisation au régime est tout à fait volontaire. La compagnie versera à la caisse de retraite un montant égal à celui des employés jusqu'à concurrence de 5p. 100 de leurs cotisations. À ce montant s'ajoutera un intérêt composé annuellement calculé en fonction des cotisations volontaires des employés et des cotisations de la compagnie. Le montant accumulé servira, au moment de la retraite, à acheter une rente supplémentaire. La direction estime qu'il est avantageux pour les employés de cotiser volontairement au régime afin d'avoir droit à leur retraite à une rente supplémentaire, mais aucun employé ne sera lésé s'il décide de ne pas le faire.

Règlements de participation

Tout employé qui compte dix années de service continu peut cotiser au régime de rente supplémentaire. À cette fin, il peut autoriser la compagnie à déduire de son salaire une somme équivalant à entre 1 et 10p. 100 de celui-ci. Seules les déductions représentant des pourcentages non fractionnaires sont permises et le pourcentage choisi ne peut être modifié qu'à la fin de l'année financière. La société placera les cotisations des employés dans une caisse fiduciaire qui rapportera un intérêt composé annuellement. Sous certaines réserves, la compagnie cotisera à la caisse un montant égal aux employés. Au moment de sa retraite, l'employé touchera la rente supplémentaire pouvant être achetée avec ses cotisations, celles de la compagnie et l'intérêt accumulé.

Les restrictions suivantes s'appliquent aux cotisations versées par la compagnie à la caisse de retraite:

La compagnie versera au compte d'un cotisant un montant égal à ses cotisations jusqu'à concurrence de 5p. 100 de son salaire.

La somme de la pension de base plus la partie de la rente supplémentaire provenant des fonds de la compagnie qui sera versée à un employé à l'âge de 65 ans ne doit pas excéder 40p. 100 du salaire annuel moyen maximal touché par cet employé durant dix années de service continu. Cette restriction de 40p. 100 ne s'applique pas lorsque la pension de base plus la rente supplémentaire totale est de 600 \$ ou moins par année ni pour réduire une pension versée aux termes du régime entré en vigueur le 1^{er} janvier 1935.

La compagnie cessera de cotiser au compte d'un employé lorsque ce dernier aura atteint 65 ans et les

Safeguarding of Employees' Funds

All contributions by employees shall be made to the Company and the Company shall be a trustee therefor. The funds will be kept in a separate annuity trust account and will not form any part of the revenues or assets of the Company. Funds contributed by the employees and the accumulated interest thereon will be invested in Dominion Government securities or securities guaranteed by the Dominion Government.

Box No. 3

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION FUND

General Notice

The Trustees of the Canadian National Railway Company, pursuant to the provisions of the Canadian National Railways Pension Act, have made the following Rules and Regulations for pensions and annuities to employees upon their retirement from the Company's service, which rules and regulations supersede the Rules and Regulations heretofore in force and effective on and from August 1st, 1929, and any and all other existing pension rules and regulations, except those of the Grand Trunk Railway of Canada Superannuation and Provident Fund Association.

RULES AND REGULATIONS

Company a Trustee

6. All contributions, as hereinafter provided for, by employees shall be made to the Company and the Company shall be a Trustee thereof. All such contributions shall be made by deductions from the payroll, except in the case of employees temporarily laid-off or on leave of absence without pay when payment may be made direct by the employees to the Company.

Annuity Trust Fund

7. All contributions (including interest thereon compounded) by employees shall be kept in a separate Annuity Trust Account and accounted for accordingly by the Company as a Trustee and shall not form any part of the revenues or assets of the Company.

Investments

8. The funds from the accumulation of contributions and compound interest shall from time to time be invested in such Dominion Government securities, or securities guaranteed by the Dominion Government, as the Board may direct or approve of.

Contract Limitations of amount

10. The provisions of this Pension Fund shall be deemed to constitute a contract between the Company and each individual employee, but the total amount paid by the Company (as distinct from benefits accruing from the employee's own contributions) on account of any individual pension, including annuity and basic pension or service pension, computed in the form of a simple annuity at age 65 shall not, in any case exceed 40p. 100 of such employee's highest average salary during any ten consecutive years of

cotisations de la compagnie cesseront aussi alors de lui rapporter de l'intérêt.

Protection des caisses des employés

Les cotisations des employés seront versées à la compagnie qui en sera le fiduciaire. Ces fonds seront versés dans une caisse fiduciaire distincte et ne feront pas partie des revenus ou des actifs de la société. Les cotisations des employés et l'intérêt accumulé seront investis dans l'achat de titres du gouvernement du Dominion et de titres garantis par le gouvernement du Dominion.

Case n° 3

CAISSE DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Avis général

Conformément aux dispositions de la Loi sur les pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, les fiduciaires de la société des Chemins de fer nationaux du Canada ont adopté les règlements suivants concernant les pensions et les rentes versées aux employés au moment de leur retraite. Ces règlements annulent les règlements en vigueur antérieurement et, à compter du 1^{er} août 1929, tous les autres règlements se rapportant aux régimes de retraite, sauf ceux ayant trait à l'Association de la caisse de retraite et de prévoyance du chemin de fer Grand Tronc du Canada.

RÈGLEMENTS

Responsabilités fiduciaires de la compagnie

6. Toutes les cotisations des employés à la caisse de retraite dont il est question ci-dessus seront versées à la compagnie qui en sera le fiduciaire. Ces cotisations seront déduites à la source sauf pour les employés mis à pied temporairement ou en congé sans traitement qui pourront verser leurs cotisations directement à la compagnie.

Caisse fiduciaire des rentes

7. Toutes les cotisations des employés (y compris l'intérêt composé accumulé) seront versées à un compte fiduciaire des rentes dont la compagnie sera responsable en tant que fiduciaire. Ces cotisations ne constitueront pas une partie des revenus ou des actifs de la compagnie.

Placements

8. Les cotisations ainsi que l'intérêt composé accumulé seront investis périodiquement dans l'achat de titres du gouvernement du Dominion ou de titres garantis par le gouvernement du Dominion conformément aux directives du conseil d'administration.

Restrictions contractuelles concernant le montant des cotisations

10. Les dispositions de cette caisse de retraite seront réputées constituer un contrat entre la compagnie et chacun de ses employés, mais (par opposition à l'intérêt que rapportent à un employé ses cotisations) le montant total des rentes et de la pension de base calculé comme une seule rente que la compagnie s'engage à verser à un employé qui aura atteint 65 ans ne devra en aucun temps dépasser 40 p. 100 du salaire moyen maximal qu'aura touché cet employé au cours de dix années consécutives de service. La restriction de

his whole period of service to date of retirement. Provided, however, that the limitation of 40p. 100 shall not apply in any case where the individual pension is not more than \$600.00 per annum, nor to reduce any service pension established at the date of coming into force of these regulations.

Basis of Contribution

15. Every employee in the service of the Company shall, after the lapse of ten years from the date of his last entry into the service, be eligible to contribute toward a retiring annuity. Such contributions shall be such even percentage of the employee's salary up to 10p. 100, inclusive, as the employee may elect and in case of payment in other than Canadian currency shall be converted into Canadian currency at current rates of exchange. The Company will annually credit the account of each contributing employee with an amount equal to the contributions of the employee up to and including 5p. 100 of the employee's salary, but not more. The Company shall not credit any amount to equal any contributions made by an employee during any period when such employee is not on the Company's payroll, except employees covered by Rule 36.

Interest Rate

17. Interest on contributions by the employees shall be accrued annually at the rate of 4p. 100 compounded annually subject to revision by the Trustees at triennial periods but not to a lower rate than 1/4p. 100 below the average bond yield of Dominion of Canada Government bonds payable in Canadian funds, maturing not less than 20 years from the date of revision, as determined by transactions in such bonds on the Montreal and Toronto security exchanges for 12 months prior to the effective date of the triennial revision. The amount of interest so computed shall be paid by the Company to the credit of the Annuity Trust Account.

Contributions credited by the Company will be credited annually with compound interest at the same rate as allowed on employees contributions.

Pension Payable on Retirement

22. Upon retirement each employee shall receive such basic pension or service pension as he may be entitled to under this Pension Fund. He will, in addition, receive such supplemental annuity as may be purchaseable from the Company by the amount of his contributions added to the contributions credited by the Company, together with accrued interest compounded thereon.

Box No. 4

QUESTIONS AND ANSWERS

37. Question: Is the contributory feature a sound investment for me?

Answer: Yes. Your funds are invested in Government bonds yielding the maximum return consistent with safety and the Company will match you dollar for dollar.

38. Question: What interest rate will be allowed on my contributions?

40 p. 100 ne s'appliquera cependant pas si la pension d'un employé est inférieure à 600 \$ par année et ne sera pas utilisée pour réduire une pension déjà versée au moment de l'entrée en vigueur de ces règlements.

Calcul des cotisations

15. Tous les employés de la société comptant dix années de service continu peuvent cotiser à la caisse de retraite. Ces cotisations devront représenter un pourcentage non fractionnaire du salaire de l'employé jusqu'à concurrence de 10 p. 100 et si ces cotisations sont versées en devises étrangères, celles-ci seront converties en dollars canadiens au taux courant de change. La compagnie créditera chaque année au compte des employés cotisant au régime un montant égal à leurs cotisations jusqu'à concurrence de 5 p. 100 de leur salaire. La compagnie ne versera pas au compte d'un employé un montant égal à ses cotisations pour une période où son nom ne figure pas sur la liste de paie, sauf pour les employés régis par le règlement n° 36.

Taux d'intérêt

17. Les cotisations des employés rapporteront un intérêt annuel composé de 4 p. 100 qui sera révisé par les fiduciaires tous les trois ans, mais qui ne sera jamais inférieur à 1/4 p. 100 de moins que le taux d'intérêt moyen des obligations du gouvernement du Dominion du Canada payables en dollars canadiens venant à échéance pas moins de 20 ans après la date de la révision selon les transactions dont auront fait l'objet ces obligations sur les marchés boursiers de Montréal et de Toronto pendant les douze mois précédant la date de la révision qui aura lieu à tous les trois ans. L'intérêt ainsi calculé sera versé par la compagnie à la Caisse fiduciaire des rentes.

Les cotisations créditées par la compagnie au compte d'un employé rapporteront le même intérêt annuel composé que les cotisations versées par l'employé lui-même.

Pension payable à la retraite

22. Au moment de la retraite, chaque employé recevra la pension de base à laquelle il a droit en vertu de la caisse de retraite. Il recevra en outre la rente supplémentaire qu'il aura été possible d'acheter de la compagnie avec ses cotisations et celles de la compagnie ainsi que l'intérêt composé accumulé.

Case N° 4

QUESTIONS ET RÉPONSES

37. Question: Le régime de rente contributif constitue-t-il un bon placement pour moi?

Reponse: Oui. Votre argent est investi dans l'achat d'obligations du gouvernement rapportant un taux d'intérêt élevé assuré et la compagnie versera à votre compte un montant égal à celui de vos cotisations.

38. Question: Quel taux d'intérêt mes cotisations rapporteront-elles?

Answer: For the first three years of the plan the interest rate will be 4p. 100. At the end of three years and of each subsequent three years the interest rate is subject to revision either upward or downward depending upon the yield of long term Dominion Government bonds.

Please refer to paragraph 1 of Box No. 1 on page 4 of this presentation. You will find that the following statement in the FOREWORD was underlined:

"First you will find a summary of the main features of the plan, then the rules and regulations, followed by a number of questions concerning the plan, with their answers."

Please also refer to the underlined sentence in Box No. 2, paragraph 1 on page 5. CNR stated in part:

"The Company will match the employees' contributions dollar for dollar up to 5p. 100 of the employees' compensation and . . ."

Please now refer to all the other underlined sentences in Box No. 2. The first of these other underlined sentences reads:

"Subject to certain restrictions the Company will match the accumulation of the employees' funds dollar for dollar."

The other underlined sentences in Box No. 2 are:

"The restrictions upon contributions by the Company are as follows:"

"The Company will not match contributions beyond 5p. 100 of the wages or salary of the individual contributor."

"The Basic pension or service pension plus the proportion of the supplemental retirement annuity provided from the Company's funds computed in the form of a simple annuity at age 65 shall not in any case exceed 40p. 100 of the employee's highest average salary during any ten consecutive years of his whole period of service to date of retirement."

"Contributions by the Company to a supplemental annuity cease at age 65 as will also the accrual of interest upon the Company's contributions."

It should be apparent in the above list of restrictions that the company was not restricted in any appreciable degree in its undertaking to match employees' contributions dollar for dollar.

Please refer to the words underlined in Box No. 4 on page 8 of this presentation. There are two questions and answers in this box. In the answer to question 37, the CNR stated in part: "the Company will match you dollar for dollar."

In the RULES AND REGULATIONS section of the 1935 pension plan booklet, the first rule is headed "Definitions." It defines nine words and expressions. It does not, however, define the meaning of the statement, "the Company will match employees' contributions dollar for dollar," or the meaning of any expression of a similar nature. Apparently such statements seemed so simple and clear that they did not need clarification. Please, however, refer to the RULES AND REGULATIONS reproduced in Box No. 3, on page 6 and 7 where you will note that the expression, "will match you dollar for dollar," or any expression of similar import, was not used.

Réponse: Le taux d'intérêt sera de 4 p. 100 pour les trois premières années du régime. Par la suite, le taux d'intérêt sera révisé à la hausse ou à la baisse tous les trois ans selon le rendement des obligations à long terme du gouvernement du Dominion.

Veuillez vous reporter au paragraphe n° 1 de la case n° 1 à la page 4 du présent document. Les phrases suivantes de L'AVANT-PROPOS ont été soulignées:

«Vous y trouverez d'abord un résumé des principales caractéristiques du régime, les règlements s'y rapportant ainsi que quelques questions et réponses à son sujet.»

Dans la phrase soulignée dans la case n° 2 au paragraphe 1 de la page 5, le CN affirme en partie:

«La compagnie versera à la caisse de retraite un montant égal à celui des employés jusqu'à concurrence de 5 p. 100 de leurs cotisations et . . .»

Veuillez maintenant vous reporter à toutes les autres phrases soulignées de la case n° 2 dont la première se lit comme suit:

«Sous certaines réserves, la compagnie cotisera à la caisse un montant égal aux employés.»

Voici les autres phrases qui ont été soulignées dans la case n° 2:

«Les restrictions suivantes s'appliquent aux cotisations versées par la compagnie à la caisse de retraite:»

«La Compagnie versera au compte d'un cotisant un montant égal à ses cotisations jusqu'à concurrence de 5 p. 100 de son salaire.»

«La somme de la pension de base plus la partie de la rente supplémentaire provenant des fonds de la compagnie qui sera versée à un employé à l'âge de 65 ans ne doit pas excéder 40 p. 100 du salaire annuel moyen touché par cet employé durant dix années de service continu.»

«La compagnie cessera de cotiser au compte d'un employé lorsque ce dernier aura atteint 65 ans et les cotisations de la compagnie cesseront aussi alors de lui rapporter de l'intérêt.»

Il ressort de la liste de restrictions ci-dessus qu'elles ne limitaient pas de façon marquée l'engagement pris par la société de verser au compte d'un employé un montant égal à ses cotisations.

Vous êtes prié de vous reporter aux mots soulignés dans la case n° 4 à la page 8 du présent document. Cette case contient deux questions et réponses. Dans la réponse à la question n° 37, le CN affirme en partie: «La société versera un montant égal à vos cotisations.»

Dans la section sur les RÈGLEMENTS contenus dans le livret d'information sur le régime de retraite de 1935, le premier règlement est intitulé «définition». Il définit neuf mots et expressions. Il ne définit cependant pas ce qu'on entend par «la compagnie versera à votre compte un montant égal à vos cotisations» ou la signification des expressions analogues. Apparemment, ces affirmations semblaient si simples et claires qu'elles n'exigeaient pas de précisions. Nous vous prions cependant de vous reporter aux RÈGLEMENTS reproduits à la case n° 3 aux pages 6 et 7 où vous noterez qu'on n'a pas utilisé l'expression «versera un montant égal à vos cotisations» ou une

No such expression appears anywhere in the RULES AND REGULATIONS section of the 1935 Plan pension booklet.

Following is the second paragraph of the FOREWORD (Box No. 1):

"The summary of the plan and the questions and answers are intended merely to furnish information in convenient form with no attempt to include all the details. They do not in any way modify or change the provisions of the plan as set out in the rules and regulations."

As the expression, "The Company will match the employees' contributions dollar for dollar . . ." (or any other expression of similar import) was not used in the RULES AND REGULATIONS, and was not defined in the list of definitions under rule 1, it is difficult to determine what those expressions meant, or what the CNR board of trustees who were then in control of the company, intended them to mean, when they published the 1935 pension plan booklet. The three-man board of trustees continued in control of the company until a board of directors was appointed by the government effective October 1, 1936.

The precise manner in which employee contributions would be handled was specified in rules 6, 7 and 17, which are reproduced in full in Box No. 3 on pages 6 and 7 of this presentation. In abbreviated form, they specify that:

Rule 6: "All contributions . . . by employees shall be made to the Company and the Company shall be a Trustee thereof."

Rule 7: "All contributions . . . by employees shall be kept . . . and accounted for accordingly by the Company as a Trustee . . ."

Rule 17: "The amount of interest so computed shall be paid by the Company to the credit of the Annuity Trust Account."

The manner in which company contributions were to be accounted for is less precise. They are provided for to a degree in rules 8, 10, 15, 17 and 22, which are reproduced in full in Box No. 3 on pages 6 and 7 of this presentation. In abbreviated form, they specify that:

Rule 8: "The funds from the accumulation of contributions and compound interest shall from time to time be invested in such Dominion Government securities, or securities guaranteed by the Dominion Government, as the Board may direct or approve of."

Rule 10: "The provisions of this Pension Fund shall be deemed to constitute a contract between the Company and each individual employee, but the total amount paid by the Company . . . shall not . . . exceed 40 per cent of such employee's highest average salary during any ten consecutive years of his whole period of service to date of retirement."

Rule 15: "The Company will annually credit the account of each contributing employee with an amount equal to the contributions of the employee up to and including 5 per cent of the employee's salary, but not more."

Rule 17: "The amount of interest so computed shall be paid by the Company to the credit of the Annuity Trust Account."

expression semblable. Aucune formulation analogue n'apparaît dans la section sur les RÈGLEMENTS du livre d'information sur le régime de retraite de 1935.

Voici le deuxième paragraphe de L'AVANT-PROPOS (case n° 1):

"Le résumé du plan ainsi que les questions et les réponses visent surtout à fournir des renseignements pertinents le plus simplement possible sans tenter d'entrer dans les détails. Il ne modifie donc nullement les dispositions du régime exposé dans les règlements."

Étant donné que l'expression «la compagnie versera un montant égal à vos cotisations . . .» (ou toute expression semblable) n'a pas été utilisée dans les RÈGLEMENTS et n'a pas été définie dans la liste des définitions figurant à la règle n° 1, il est difficile d'établir sa signification exacte ou le sens que lui donnait le conseil de fiducie du CN qui dirigeait la compagnie au moment de la publication du livret d'information. Les trois hommes composant le conseil de fiducie dirigèrent la compagnie jusqu'à ce que le gouvernement nomme un conseil d'administration le 1^{er} octobre 1936.

Le traitement précis réservé aux cotisations des employés est expliqué dans les règlements n°s 6, 7 et 17 reproduits en entier dans la case n° 3 aux pages 6 et 7 du présent document. Nous les résumons ci-dessus:

Règlement n° 6: «Toutes les cotisations des employés . . . seront versées à la compagnie qui en sera la fiduciaire.»

Règlement n° 7: «Toutes les cotisations des employés . . . seront versées à un compte fiduciaire . . . dont la compagnie sera responsable en tant que fiduciaire . . .»

Règlement n° 17: «L'intérêt ainsi calculé sera versé par la compagnie à la Caisse fiduciaire des rentes.»

La façon dont les cotisations de la société devaient être comptabilisées est moins précise. Il en est question dans une certaine mesure aux règlements n°s 8, 10, 15, 17 et 22 qui sont reproduits en entier dans la case n° 3 aux pages 6 et 7 du présent document. Les voici en résumé:

Règlement n° 8: «Les cotisations ainsi que l'intérêt composé accumulé seront investis périodiquement dans l'achat de titres du gouvernement du Dominion ou de titres garantis par le gouvernement du Dominion conformément aux directives du conseil d'administration.»

Règlement n° 10: «les dispositions de cette caisse de retraite seront réputées constituer un contrat entre la compagnie et chacun de ses employés, mais le montant total . . . que la compagnie s'engage à verser . . . ne devra en aucun temps dépasser 40 p. 100 du salaire moyen maximal qu'aura touché cet employé au cours de dix années consécutives de service.»

Règlement n° 15: «La compagnie créditera chaque années au compte des employés cotisant au régime un montant égal à leurs cotisations jusqu'à concurrence de 5 p. 100 de leur salaire.»

Règlement n° 17: «L'intérêt ainsi calculé sera versé par la compagnie à la Caisse fiduciaire des rentes.»

Rule 22: "Contributions credited by the Company will be credited annually with compound interest at the same rate as allowed on employees' contributions."

Unfortunately, Canadian National Railways did not publish in their annual (public) reports, nor in reports to their employee pension contributors, any annual statement of assets and liabilities of the pension trust funds or any statements of the reserve (revenue and disbursements) of those funds for 25 years (1935 to 1959).

All information about the 1935 pension plan—which was not combined with information about previous CNR pension plans—that was published by CNR in the annual reports of the company for the years 1935 to 1943 is photographically reproduced hereunder in boxes 5, 6 and 7:

Box No. 5

Pension Plans

The revised Canadian National Pension Plan, which went into effect January 1st, 1935, is now well established. The number of contributing members at the end of the year was 18,714. In considering this number in relation to the total number of employees, due allowance must be made for the number engaged on lines in the United States who are excluded from the Canadian National Pension Plan because they are subject to Federal pension legislation; also for those who are members of the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund and the Grand Trunk Railway of Canada Superannuation Fund; also for those whose length of service does not entitle them to contribute; and for those who for one reason or another have decided not to add to their service or basic pension provided at the sole expense of the Company. Allowance should also be made for the wage deductions which are still in effect and the short hours worked in various branches of the service. Genly it may be stated that the support given by the employees to the new contributory plan is gratifying to the management. The gross amount of member contributions during the year was \$1,172,137. Employees' funds and the accrued interest thereon are held by the Company in a separate trust account and invested in obligations of the Dominion or obligations guaranteed by the Dominion.

Apart from a comparatively few excepted positions, retirement under the Canadian National Pension Plan is compulsory at age 65. Regulations have also been adopted to the end that as far as possible retirement at age 65 will shortly be the universal rule throughout the System in Canada whether the employees are embraced within this pension plan or not.

During the year 787 employees were retired on pension. Pensioners deceased numbered 227. The number of pension at December 31st, 1935, was 3,960 and the total pensions paid during the year amounted to \$2,179,054.

Under the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund rules, 152 members were

Règlement n° 22: «Les cotisations créditées par la compagnie au compte d'un employé rapporteront le même intérêt annuel composé que les cotisations versées par l'employé lui-même.»

Malheureusement, les Chemins de fer nationaux du Canada ont omis pendant 25 ans, soit de 1935 à 1959, de publier dans leurs rapports annuels (publics) ou dans les rapports destinés aux cotisants du régime l'état annuel de l'actif et du passif des caisses fiduciaires de retraite ainsi que l'état financier des réserves (revenus et débours) relatifs à ces caisses.

Tous les renseignements touchant le régime de retraite de 1935 publiés par le CN dans ses rapports annuels de 1935 à 1943 et que nous n'avons pas inclus dans les renseignements touchant les anciens régimes du CN sont reproduits par photographie ci-dessus dans les cases n° 5, 6 et 7:

Case n° 5

Régime de retraite

Le nouveau régime de retraite du Canadien National entré en vigueur le 1^{er} janvier 1935 est maintenant bien établi. Le nombre de ses cotisants s'élevait à 18 714 à la fin de l'année. Pour évaluer le taux de participation au régime par rapport au nombre total d'employés, il faut tenir compte des employés qui desservent les lignes américaines qui sont exclus du régime de retraite du Canadien National étant assujettis aux lois américaines sur les retraites, des employés qui sont membres de la caisse de prévoyance des employés du Chemin de fer intercolonial et du Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard et du fonds de retraite du Chemin de fer Grand Tronc du Canada, de ceux qui ne peuvent faire valoir le nombre d'années de service voulues et de ceux qui ont choisi pour une raison ou pour une autre de ne pas augmenter de cette façon la pension de base ou la pension d'ancienneté que la compagnie leur versera à ses propres frais. Il faut également tenir compte des déductions salariales qui sont toujours en vigueur et du peu d'heures ouvrables dans diverses sections du service. En général, on peut dire que la direction trouve fort encourageant le taux de participation des employés au nouveau régime contributif. Le montant brut des cotisations des membres au cours de l'année s'est élevé à 1 172 137 \$. Les cotisations des employés ainsi que l'intérêt accumulé sont versés dans un compte fiduciaire au nom de la compagnie et investis dans l'achat d'obligations du Dominion ou d'obligations garanties par le Dominion.

Sauf pour les titulaires d'un nombre relativement peu élevé de postes, l'âge de retraite obligatoire est de 65 ans en vertu du régime de retraite du Canadien National. Il ressort des règlements adoptés que l'âge universel de la retraite sera fixé à 65 ans au Canada que les travailleurs appartiennent ou non à ce régime de pension.

La société comptait au cours de l'année, 787 employés retraités. Le nombre de retraités décédés était de 227. Le nombre de pensions versées au 31 décembre 1935 s'élevait à 3 960 et les paiements totaux de pensions versées au cours de l'année représentaient 2 179 054 \$.

En vertu des règlements s'appliquant à la caisse de prévoyance des employés du Chemin de fer intercolonial et du

retired on pension during the year. Pensioners deceased numbered 95. The number on pension at December 31st, 1935, was 1,765 and the total pensions paid during the year amounted to \$1,481,002.

During the year a great deal of consideration has been given to the position of the Grand Trunk Railway of Canada Superannuation Fund. This is a contributory fund now embracing 143 retired members and 170 members still in service, all of whom have upwards of thirty years service. Continuance of this fund was provided for in the agreement of March 8th, 1920, between His Majesty and the Grand Trunk Railway Company of Canada for the acquisition of the capital stock of the said company, confirmed by Chapter 13 of the Statutes of 1920. The Association is having some difficulty in securing funds necessary to meet retiring allowances, arising from the frozen position of the investments in which the assets of the Association are represented. In the opinion of the Trustees, the circumstances are such as to warrant the Railway assisting the Association and an item of \$100,000 has been included for this purpose in the 1936 Budget covering the financial requirements of the Railway.

Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard, 152 membres ont pris leur retraite au cours de l'année. 95 retraités sont décédés. Le nombre de pensions versées au 31 décembre 1935 s'élevait à 1 765 et les paiements de pensions totaux versés au cours de l'année se sont élevés à 1 481 002 \$.

Au cours de l'année, on a étudié minutieusement la situation de la caisse de retraite du Chemin de fer Grand Tronc au Canada. Il s'agit d'un régime contributif auquel appartiennent 143 retraités et 170 membres en service actif qui tous peuvent valoir jusqu'à 30 années de service. Le 8 mars 1920, Sa Majesté et la société du chemin de fer Grand Tronc au Canada ont conclu un accord en vue du maintien de cette caisse pur l'acquisition du capital social de la société, entente confirmée par le chapitre 13 des statuts de 1920. L'association éprouve certaines difficultés à trouver les fonds nécessaires pour verser les paiements de retraite dus en raison du fait que l'actif de l'association est immobilisé dans des placements à long terme. De l'avis des fiduciaires, les circonstances exigent que le chemin de fer aide l'association et un poste de 100 000 \$ a été prévu à cette fin dans le budget de 1936 au titre des engagements financiers du chemin de fer.

			During each of the years specified to the left, Canadian National Railways reported in their annual reports expenditures for "Pensions" under the heading "General Expense" as listed below.
No reserve is accrued for pension purposes. Actual pension payments are charged currently to operating expenses account "Pensions".	1935	For The Years	\$3,381,072.89
No reserve is accrued for pensions under the Canadian National Railways Pension Fund 1935. Actual pension payments are charged currently to operating expenses account "Pensions".	1936	For The Years	3,946,110.84
C.N.R. PENSION FUND: No contingent reserve is accrued for pensions. Actual pension payments are charged currently to operating expenses.	1937	For The Years	3,865,731.71
C.N.R. PENSION PLANS: Reserves are not set up against pensions presently being paid or conditionally accruing under the 1935 contractual plan and prior non-contractual plans. Actual pension payments made at the expense of the Railway are charged currently to operating expenses. Pension contracts in force under the 1935 contractual plan number 2,434, the average annual pension is \$488, the total annual pensions being \$1,186,893, representing a capital sum of approximately 10½ million dollars. The portion of this sum contributed by retired employees is carried in the accounts as a deferred liability.	1938	For The Years	4,022,809.42
C.N.R. PENSION PLANS: Reserves are not set up against pensions presently being paid or conditionally accruing under the 1935 contractual plan and prior non-contractual plans. Actual pension payments made at the expense of the Railway are charged currently to operating expenses. Pension contracts in force under the 1935 contractual plan number 3,151, the average annual pension is \$488, the total annual pension being \$1,538,691 representing a capital sum of approximately \$13,350,000. The portion of this sum contributed by retired employees is carried in the accounts as a deferred liability.	1939	For The Years	4,244,840.85
C.N.R. PENSION PLANS: Reserves are not set up against pensions presently being paid or conditionally accruing under the 1935 contractual plan and prior non-contractual plans. Actual pension payments made at the expense of the Railway are charged currently to operating expenses. Pension contracts in force under the 1935 contractual plan number 3,745, the average annual pension is \$485, the total annual pensions being \$1,815,034 representing a capital sum of approximately \$15,450,000. The portion of this sum contributed by retired employees is carried in the accounts as a deferred liability.	1940	For The Years	4,468,736.66
C.N.R. PENSION PLANS: Reserves are not set up against pensions presently being paid or conditionally accruing under the 1935 contractual plan and prior non-contractual plans. Actual pension payments made at the expense of the Railway are charged currently to operating expenses. Pension contracts in force under the 1935 contractual plan number 4,428, the average annual pension is \$481, the total annual pensions being \$2,130,600 representing a capital sum of approximately \$18,000,000. The portion of this sum contributed by retired employees is carried in the accounts as a deferred liability.			

The notes below have been photographically reproduced. They are exact reproductions of notes that appeared on the Consolidated Balance Sheet, or on a specified subsequent page, of each of the annual reports of Canadian National Railways for the years specified in the adjoining column.	For The Years	During each of the years specified to the left, Canadian National Railways reported in their annual reports expenditures for "Pensions" under the heading "General Expense" as listed below.
C.N.R. PENSION PLANS: Reserves are not set up against pensions presently being paid or conditionally accruing under the 1935 contractual plan and prior non-contractual plans. Actual pension payments made at the expense of the Railway are charged currently to operating expenses. Pension contracts in force under the 1935 contractual plan number 4,905, the average annual pension is \$489, the total annual pensions being \$2,396,755 representing a capital sum of approximately \$20,000,000. The portion of this sum contributed by retired employees is carried in the accounts as a deferred liability against which funds have been separately invested.	1942	1942 4,859,896.18

C.N.R. PENSION PLANS: Reserves have been set up against contracts in force under the 1935 contractual plan, but not against pensions conditionally accruing under that plan or prior non-contractual plans.	1943	To the left of the brackets is a photographic reproduction of that part (on pages 9 and 10) of the CNR annual report for 1943 that admits to and explains the previous lack of funding of pension obligations by CNR.
	1944	7,641,801.74
	1945	8,864,923.03
	1946	10,446,942.09
	1947	10,502,481.04
	1948	10,386,893.26
	1949	11,296,839.37
	1950	11,802,098.00
	1951	12,320,390.00
	1952	19,716,514.00
	1953	20,914,969.00
	1954	25,560,823.00
	1955	35,347,084.00*
	1956	36,392,000.00
	1957	36,000,000.00
	1958	36,500,000.00
	1959	36,500,000.00
	1960	20,357,055.00**
	1961	22,609,799.00**
		26,271,741.00**

PENSIONS

Previous annual reports have indicated that reserves were not being set up against pensions being paid or conditionally accruing under the 1935 contractual plan and prior non-contractual plans. Heretofore the practice has been to charge currently to operating expenses the actual pension payments made at the expense of the Company. Advantage has been taken of the opportunity afforded by the abnormally high revenues of 1943, to put the accounting for pension contracts issued under the 1935 contractual plan on a fund reserve basis. The reserve, which at December 31, 1943, amounted to \$21,607,000, is invested in Dominion Government securities. Of the proportion of the reserve payable at the expense of the Company, \$19,069,000 pertains to the period prior to 1943 and for that reason has been separated from the normal operating expenses for the year. With respect to pensions under prior non-contractual plans, the practice will be continued of charging currently to operating expenses the actual pension payments made at the expense of the Company.

The Pension Contract Fund above referred to is separate from the Annuity Trust Fund in which are carried pension contributions (and interest thereon compounded) made by employees who are still in active employment. This latter fund, of which the Company is trustee, is not an asset of the Company and therefore is not included in its balance sheet. The amount of the Annuity Trust Fund at December 31, 1943, was \$15,903,636, also invested in Dominion or Dominion-guaranteed securities.

*Restated in 1956 annual report.

**From CNR annual reports for 1960, 1961 and 1962, pages 25, 31 and 31 respectively.

Case n° 6

Les notes ci-dessous ont été reproduites par photographie. Elles constituent des reproductions exactes des notes qui figuraient sur le bilan consolidé ou sur une page suivante de chacun des rapports annuels des chemins de fer nationaux du Canada pour les années mentionnées dans la colonne de droite.

Aucune réserve n'est constituée aux fins des engagements actuariels. Les paiements de pension effectivement versés sont actuellement imputés au compte des dépenses de fonctionnement intitulé «pensions».

Aucune réserve n'est constituée pour les retraites versées en vertu de la caisse de retraite de 1935 des Chemins de fer nationaux du Canada. Les paiements de pension effectivement versés sont actuellement imputés au compte des dépenses de fonctionnement intitulé «Pensions».

CAISSE DE RETRAITE DU CN:

Aucune réserve pour éventualités n'est constituée à l'égard des pensions versées actuellement ou des pensions à échoir sous certaines conditions en vertu du régime contractuel de 1935 et des régimes non contractuels précédents. Les paiements de pension versés aux frais de la société sont actuellement imputés au compte des dépenses de fonctionnement.

CAISSE DE RETRAITE DU CN:

Le nombre des contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 s'élève à 2,434, la pension annuelle moyenne à 488 \$ et le montant total des pensions versées à 1,188 893 \$, ce qui représente des capitaux d'environ 10,5 millions. La partie de cette somme qui a été contribuée par les employés retraités est incluse dans les comptes comme un passif différé.

CAISSE DE RETRAITE DU CN:

Aucune réserve pour éventualités n'est constituée à l'égard des pensions versées actuellement ou des pensions à échoir sous certaines conditions en vertu du régime contractuel de 1935 et des régimes non contractuels précédents. Les paiements de pension versés aux frais de la société sont actuellement imputés au compte des dépenses de fonctionnement.

Le nombre des contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 s'élève à 3 151, la pension annuelle moyenne à 488 \$ et le montant total des pensions versées à 1 538 691 \$, ce qui représente des capitaux d'environ 13 350 000 \$. La partie de cette somme qui a été contribuée par les employés retraités est incluse dans les comptes comme un passif différé.

Case n° 7

		Pour chacune des années mentionnées à gauche, les Chemins de fer nationaux du Canada ont inscrit les sommes suivantes dans leurs rapports annuels au titre des dépenses pour les «pensions» sous la rubrique «dépenses générales».
	Année	
	1935	\$3,381,072.89
	1936	3,946,110.84
	1937	3,865,731.71
	1938	4,022,809.42
	1939	4,244,840.85

Case n° 7

Les notes ci-dessous ont été reproduites par photographie. Elles constituent des reproductions exactes des notes qui figuraient sur le bilan consolidé ou sur une page suivante de chacun des rapports annuels des chemins de fer nationaux du Canada pour les années mentionnées dans la colonne de droite.	Année	Année	Pour chacune des années mentionnées à gauche, les Chemins de fer nationaux du Canada ont inscrit les sommes suivantes dans leurs rapports annuels au titre des dépenses pour les «pensions» sous la rubrique «dépenses générales».
RÉGIMES DE PENSION DU CN: Aucune réserve pour éventualités n'est constituée à l'égard des pensions versées actuellement ou des pensions à échoir sous certaines conditions en vertu du régime contractuel de 1935 et des régimes non contractuels précédents. Les paiements de pension versés aux frais de la société sont actuellement imputés au compte des dépenses de fonctionnement. Le nombre des contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 s'élève à 3 745, la pension annuelle moyenne à 485 \$ et le montant total des pensions versées à 1 815 034 \$. ce qui représente des capitaux d'environ 15 450 000 \$. La partie de cette somme qui a été contribuée par les employés retraités est incluse dans les comptes comme un passif différé.	1940	1940	4,468,736.66
RÉGIME DE PENSION DU CN: Aucune réserve pour éventualités n'est constituée à l'égard des pensions versées actuellement ou des pensions à échoir sous certaines conditions en vertu du régime contractuel de 1935 et des régimes non contractuels précédents. Les paiements de pension versés aux frais de la société sont actuellement imputés au compte des dépenses de fonctionnement. Le nombre des contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 s'élève à 4 428, la pension annuelle moyenne à 481 \$ et le montant total des pensions versées à 2 130 600 \$, ce qui représente des capitaux d'environ 18 000 000 \$. La partie de cette somme qui a été contribuée par les employés retraités est incluse dans les comptes comme un passif différé.	1941	1941	4,731,910.67
RÉGIME DE RETRAITE DU CN: Aucune réserve n'est pas constituée à l'heure actuelle à l'égard des pensions effectivement versées ou à échoir sous certaines conditions en vertu des régimes contractuels de 1935 et des régimes non contractuels antérieurs. Les paiements de pension effectivement versés aux frais de la compagnie sont imputés actuellement au compte des dépenses de fonctionnement. Le nombre des contrats de rentes en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 s'élève à 4 905, la pension annuelle moyenne à 489 \$, les pensions annuelles totales à 2 396 755 \$, ce qui représente des capitaux d'environ 20 millions de dollars. La partie de cette somme représentée par les cotisations des employés retraités est inscrite dans les comptes comme un passif différé à l'égard des fonds qui ont été investis séparément.	1942	1942	4,859,896.18

Case n° 6

Case n° 7

Les notes ci-dessous ont été reproduites par photographie. Elles constituent des reproductions exactes des notes qui figuraient sur le bilan consolidé ou sur une page suivante de chacun des rapports annuels des chemins de fer nationaux du Canada pour les années mentionnées dans la colonne de droite.
RÉGIMES DE RETRAITE DU CN: Une réserve a été constituée à l'égard des contrats en vigueur du régime contractuel de 1935, mais non à l'égard des pensions à échoir sous certaines conditions en vertu de ce régime ou de régimes non contractuels antérieurs.

PENSIONS

Les rapports annuels antérieurs établissent que des réserves n'ont pas été constituées à l'égard des pensions versées ou accumulées conditionnellement en vertu du régime contractuel de 1935 et des régimes non contractuels antérieurs. Jusqu'à maintenant, la pratique a été d'imputer au compte des dépenses de fonctionnement les paiements de pension effectivement versés aux frais de la compagnie. On a profité des revenus normalement élevés de 1943 afin de constituer une réserve à l'égard des contrats de rente émis en vertu du régime contractuel de 1935. La réserve qui, au 31 décembre 1943, représentait 21,607 000 \$ est investie dans des titres du gouvernement du Dominion. Sur la partie de la réserve payable aux frais de la compagnie, 19 069 000 \$ vont aux engagements antérieurs à 1943 et on a donc séparé cette somme des dépenses de fonctionnement normales de cette année. En ce qui concerne les pensions versées en vertu des régimes non contractuels antérieurs, on continuera d'imputer au compte des dépenses de fonctionnement les paiements de pension actuellement versés aux frais de la compagnie.

La caisse des contrats de retraite susmentionnée est distincte de la caisse fiduciaire des rentes à laquelle sont versées les cotisations de retraite (et l'intérêt composé accumulé) versées par les employés encore au service de la compagnie. Cette dernière caisse dont la compagnie est fiduciaire ne constitue pas un actif de la compagnie et n'est donc pas incluse au bilan. Au 31 décembre 1943, le montant de la caisse fiduciaire des rentes s'élevait à 15 903 636 \$ également investis dans des titres du Dominion ou des titres garantis par le Dominion.

Année	Pour chacune des années mentionnées à gauche, les Chemins de fer nationaux du Canada ont inscrit les sommes suivantes dans leurs rapports annuels au titre des dépenses pour les «pensions» sous la rubrique «dépenses générales».	* Repris dans le rapport annuel de 1956.	
		** Chiffres tirés des rapports annuels de 1960, 1961 et 1962 aux pages 25, 31 et 31 respectivement.	
1943	7 083 929.75		
1944	7 641 801.74		
1945	8 864 923.03		
1946	10 446 942.09		
1947	10 502 481.04		
1948	10 386 893.26		
1949	11 296 839.37		
1950	11 802 098.00		
1951	12 320 390.00		
1952	19 716 514.00		
1953	20 914 969.00		
1954	25 260 823.00		
1955	35 347 084.00*		
1956	36 392 000.00		
1957	36 000 000.00		
1958	36 500 000.00		
1959	36 500 000.00		
1960	20 357 055.00**		
1961	22 609 799.00***		
1962	26 271 742.00***		

* Repris dans le rapport annuel de 1956.
** Chiffres tirés des rapports annuels de 1960, 1961 et 1962 aux pages 25, 31 et 31 respectivement.

A report on "Pension Plans" that was published on page 10 of the CNR's 1935 annual report is photographically reproduced in Box No. 5 on page 11 of this presentation. It said very little about the new 1935 Pension Plan other than that:

"The revised Canadian National Pension Plan, which went into effect January 1st, 1935, is now well established."

"Employees' funds and the accrued interest thereon are held by the Company in a separate trust account and invested in obligations of the Dominion or obligations guaranteed by the Dominion."

In Box No. 6 on pages 12 and 13 of this presentation in the space provided for the year 1935, a note by CNR comptroller J. B. McLaren is reproduced from the left side of the CNR consolidated balance sheet for that year. It reads:

"No reserve is accrued for pension purposes. Actual pension payments are charged currently to operating expenses account 'Pensions.'"

On the right-hand side of the same balance sheet is the CERTIFICATE OF AUDITORS. One statement in this certificate for the 1935 audit reads:

"Actual pension payments made are charged to operating expenses but no provision is made for pensions payable in future periods."

The auditors' certificate is photographically reproduced in Box No. 8 below:

Box No. 8

CERTIFICATE OF AUDITORS

We have made a continuous audit of the accounts of the National Railways for the year ended 31st December, 1935, including a general but not detailed examination of the accounts at all the regional centres and of the audit conducted by the Railway's internal audit staff.

The accounts of the Railway are kept in accordance with the rules and regulations prescribed for steam railroads in Canada and those of the Interstate Commerce Commission for lines in the United States.

The investments in road and equipment, miscellaneous physical property and in affiliated companies are shown at their book values which do not necessarily represent their present replacement values.

No reserve is provided for depreciation (except on the rolling stock and certain property of United States lines). When equipment is retired from service the ledged value less salvage is charged to operating expenses or to Profit and Loss account. Actual pension payments made are charged to operating expenses but no provision is made for pensions payable in future periods.

Subject to the foregoing and our Report to Parliament, we report that in our opinion the above Consolidated Balance Sheet and related accounts set forth properly the financial position of the National Railways at 31st December, 1935, and the Revenue and Expenditure for the year ending that date, and are in accordance with the books.

Un rapport sur les «régimes de pension» publié à la page 10 du rapport annuel de 1935 du CN est reproduit par photographie à la Case n° 5 à la page 11 du présent document. Il ne donne que les renseignements suivants au sujet du nouveau régime de retraite de 1935:

«Le nouveau régime de retraite du Canadian National entré en vigueur le 1^{er} janvier 1935 est maintenant bien établi.»

«Les cotisations des employés ainsi que l'intérêt accumulé sont versés dans un compte fiduciaire au nom de la compagnie et investis dans l'achat d'obligations du Dominion ou d'obligations garanties par le Dominion.»

A la case n° 6 aux pages 12 et 13 du présent document dans l'espace réservé pour l'année 1935, une remarque du vérificateur du CN, M. J. B. McLaren, tirée du côté gauche du bilan du CN pour cette année est reproduite ci-dessous:

«Aucune réserve n'est établie aux fins des obligations actuarielles. Les paiements de pension effectivement versés sont actuellement imputés au compte des dépenses de fonctionnement à la rubrique 'pensions'.»

L'attestation des VÉRIFICATEURS figure sur le côté droit du même bilan. On affirme dans l'attestation de 1935:

«Les paiements de pension actuellement versés sont imputés au compte des dépenses de fonctionnement, mais le bilan ne fait pas mention des pensions payables dans l'avenir.»

L'attestation des vérificateurs est reproduite par photographie dans la case n° 8 ci-dessous:

Case n° 8

ATTESTATION DES VÉRIFICATEURS

Nous avons vérifié périodiquement les comptes des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1935, et avons étudié de façon générale et non détaillée les comptes de tous les centres régionaux ainsi que les vérifications menées par les vérificateurs internes de la compagnie.

Les comptes tenus par la compagnie sont conformes aux règles et règlements prescrits pour les chemins de fer à vapeur au Canada et pour les réseaux du Interstate Commerce Commission aux États-Unis.

Les investissements dans les réseaux et l'équipement, les biens immeubles et diverses compagnies sont donnés d'après leurs valeur nominale qui ne représente pas nécessairement leur valeur marchande actuelle.

Aucune disposition n'est prévue pour l'amortissement (sauf pour le matériel roulant et certains biens des lignes américaines). Lorsque du matériel est mis hors service, la valeur comptable moins la valeur de rachat est imputée aux dépenses de fonctionnement ou au compte des profits et pertes. Les paiements de pension effectivement versés sont imputés au compte des dépenses de fonctionnement, mais aucune disposition n'est prise au sujet des pensions payables dans l'avenir.

Sous réserve des remarques ci-dessus et du rapport que nous présenterons au Parlement, nous sommes d'avis que le bilan consolidé et les comptes s'y rapportant donnent une idée juste de la situation financière des chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1935 ainsi que de ses revenus et dépenses pour l'année se terminant à cette date et sont conformes aux livres de la compagnie.

CLARKSON, GORDON, DILWORTH & NASH,
Chartered Accountants.

Dated at Montreal 5th March, 1936.

The above-quoted CNR statement that "No reserve is accrued for pension purposes" tends to be vague and not clearly identified, and probably was not clearly understood even then. The auditors quite properly and much more precisely restated the situation in respect to pensions. They also combined the two CNR sentences into one; this suggests that they thought the two statements about "actual pension payments made being charged to operating expenses," and "no provision being made for pensions payable in future periods," embraced a single problem and that it should be dealt with in one sentence. In our opinion, the auditing firm properly identified this problem. Their restatement of the pension situation for 1935 was precise, eminently proper, and possibly courageous. It was unfortunate that the chartered accounting firm of Clarkson, Gordon, Dilworth & Nash was not reappointed in any subsequent year.

During the years 1935 to 1938, the number of employees in all plans who retired each year was 787, 834, 801, and 991 respectively. During the same period, the number of pensioners of all plans who died each year was 227, 410, 394, and 365 respectively.

Please now refer to the figures in Box No. 9. The information about the 1935 pension plan for the years 1938 to 1942 is taken from Box No. 6, on pages 12 and 13, and is set up in statement form in columns 1 to 5 of Box No. 9. The figures in column 6 were calculated and included in the boxed statement so that the small amount of those pensions would be readily apparent. CNR did not reveal the number of employee retirements nor the number of deaths under the 1935 Plan that occurred in any of those five years (1938 to 1942). They also did not reveal the number of employees who applied to the company each year for the privilege of contributing from 1 to 10 per cent of their earnings to the 1935 pension plan, and whose applications were approved by the company.

Clarkson, Gordon, Dilworth & Nash,
comptable agréés.

Montréal, le 5 mars 1936

L'affirmation selon laquelle «aucune réserve n'est établie aux fins des obligations actuarielles» est vague et était probablement mal comprise même à ce moment. Les vérificateurs établissent de façon beaucoup plus précise la situation en ce qui touche les pensions. Ils amalgament aussi les deux phrases du CN, ce qui laisse entendre qu'à leur avis les deux affirmations selon lesquelles «les paiements de pension effectivement versés sont imputables au compte des dépenses de fonctionnements» et «aucune disposition n'est prise concernant les pensions payables dans l'avenir» représentent un seul problème qu'il convenait de traiter dans une seule phrase. A notre avis, l'étude de vérificateurs a très bien compris la situation. Leurs observations concernant le régime de pension de 1935 étaient précises, appropriées et peut-être même courageuses. Il est malheureux que le CN n'ait pas retenu par les années suivantes les services de l'étude de vérificateurs Clarkson, Gordon, Dilworth & Nash.

Entre 1935 et 1938, le nombre d'employés participant à tous les régimes qui ont pris leur retraite chaque année a été de 787, 834, 801 et 991 respectivement. Au cours de la même période, le nombre de retraités participant à tous les régimes qui sont morts chaque année s'est élevé à 227, 410, 394 et 365 respectivement.

Veillez maintenant vous reporter aux chiffres figurant dans la case n° 9. Les renseignements au sujet du régime de pension de 1935 pour les années 1938 à 1942 sont tirés de la case n° 6 reproduite aux pages 12 et 13 et sont présentés sous forme de tableaux dans les colonnes 1 à 5 de la case n° 9. Les chiffres de la colonne n° 6 ont été calculés et inclus aux renseignements de la case afin de faire ressortir le caractère dérisoire des pensions versées à ce moment. Le CN n'a pas révélé le nombre d'employés participant au régime de 1935 qui ont pris leur retraite ou qui sont morts au cours de ces cinq années (1938 à 1942). Le CN n'a également pas divulgué le nombre d'employés qui ont demandé chaque année à la compagnie qu'elle leur accorde le privilège de cotiser de 1 à 10 p. 100 de leur revenu au régime de retraite de 1935 et qui ont vu leur demande approuvée par la compagnie.

Box No. 9

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
For The Years	Pension Contracts in Force under 1935 Contractual Plan For Each Year	Average Annual Pension Paid Under 1935 Contractual Plan For Each Year	Total Annual Pensions Paid Under 1935 Contractual Plan For Each Year	Representing a Capital Sum as at Each Year-End of Approximately:	Average Monthly Pension Paid 1935 Contractual Plan For Each Year
1938	2434	\$488.00	\$1,186,893	\$10,500,000	\$40.64
1939	3151	488.00	1,538,691	13,350,000	40.70
1940	3745	485.00	1,815,034	15,450,000	40.39
1941	4428	481.00	2,130,600	18,000,000	40.10
1942	4905	489.00	2,396,755	20,000,000	40.72

Case n° 9

Colonne n° 1	Colonne n° 2	Colonne n° 3	Colonne n° 4	Colonne n° 5	Colonne n° 6
Année	Contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 pour chaque année	Pension annuelle moyenne versée en vertu du régime contractuel de 1935 pour chaque année	Pensions annuelles totales versées en vertu du régime contractuel de 1935 pour chaque année	Pension représentant à la fin de chaque année fiscale la somme totale d'environ:	Pension mensuelle moyenne versée en vertu du régime contractuel de 1935 pour chaque année
1938	2434	\$488.00	\$1,186,893	\$10,500,000	\$40.64
1939	3151	488.00	1,538,691	13,350,000	40.70
1940	3745	485.00	1,815,034	15,450,000	40.39
1941	4428	481.00	2,130,600	18,000,000	40.10
1942	4905	489.00	2,396,755	20,000,000	40.72

Under RULES AND REGULATIONS, the company stated in part:

"10. The provisions of this Pension Fund shall be deemed to constitute a contract between the Company and each individual employee . . ."

(See rule 10 in Box No. 3 on page 7.) In the statement about CNR pension plans for the years 1938 to 1942 (see Box No. 6 on pages 12 and 13) the company made the following statements:

for 1938—"Pension contracts in force under the 1935 contractual plan number 2434 . . ."

for 1939—"Pension contracts in force under the 1935 contractual plan number 3151 . . ."

for 1940—"Pension contracts in force under the 1935 contractual plan number 3745 . . ."

for 1941—"Pension contracts in force under the 1935 contractual plan number 4428 . . ."

for 1942—"Pension contracts in force under the 1935 contractual plan number 4905 . . ."

From the CNR annual report for 1935, a section titled "Pension Plans" is reproduced in Box No. 5 on page 11. The first two sentences read:

"The revised Canadian National Pension Plan, which went into effect January 1st, 1935, is now well established. The number of contributing members at the end of the year was 18,714."

The question naturally arises: Why, if 18,714 employees became contributors in 1935, did the number of "pension contracts in force under the 1935 contractual plan" vary from 2,434 in 1938 to 4,905 in 1942? The answer is a very simple one: the company decided to categorize as "pension contracts in force" only those contracts for which the employees had retired on pension.

The only reference to employee contributions was the following statement, which was repeated each year from 1938 to 1942:

"Reserves are not set up against pensions . . . conditionally accruing under the 1935 contractual plan and prior non-contractual plans."

See Box No. 6 on pages 12 and 13. No mention is made there about the number of contributors for which the provi-

Dans les RÈGLEMENTS concernant le régime de retraite, la compagnie affirmait en partie:

«10. Les dispositions de ce régime de retraite seront réputées constituer un contrat entre la compagnie et chacun de ses employés . . .»

(Voir règlement n° 10 à la case n° 3, page 7). Dans les sections des rapports annuels du CN de 1938 à 1942 portant sur le régime de retraite (voir case n° 6 aux pages 12 et 13), il est dit:

pour 1938—«Les contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 n° 2434 . . .»

pour 1939—«Les contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 n° 3151 . . .»

pour 1940—«Les contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 n° 3745 . . .»

pour 1941—«Les contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 n° 4428 . . .»

pour 1942—«Les contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 n° 4905 . . .»

Un paragraphe intitulé «Régimes de pension» tiré du rapport annuel du CN pour 1935 est reproduit à la case n° 5 à la page 11. Voici les deux premières phrases de ce paragraphe:

«Le nouveau régime de retraite du Canadian National entré en vigueur le 1^{er} janvier 1935 est maintenant bien établi. Le nombre de ses cotisants s'élevaient à 18 714 à la fin de l'année.»

La question se pose à savoir pourquoi, si ces 18 174 employés sont devenus membres du régime en 1935, le nombre des «contrats de pension en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935» a-t-il varié de 2 434 en 1938 à 4 905 en 1942? La réponse est très simple: la compagnie a décidé de considérer comme des «contrats de pension en vigueur» seuls les contrats des employés effectivement à la retraite.

Une seule phrase des rapports annuels de 1938 à 1942 fait allusion aux cotisations des employés:

«Une réserve n'est pas constituée aux fins des engagements actuariels . . . accumulés conditionnellement en vertu du régime contractuel de 1935 ou de régimes non contractuels antérieurs.

Voir case n° 6 aux pages 12 et 13. On y fait aucunement mention du nombre de cotisants avec qui la compagnie consi-

sions of their pension fund were deemed to constitute a contract between the company and each employee. Why the omission of this important information? In addition, no mention is made about the amount of the pension liability of CNR for probably 20,000 or more contributors. It could easily have been calculated and published as a CNR liability, which is what it was. Why was it not published? As evidence of CNR capability, it is quite apparent that the CNR employed an actuarial firm to determine the CNR liability that was paid in 1943 for former employees who retired during the years 1935 to 1943. (See column 5 in Box No. 9 on page 15.)

We have reproduced in Box No. 6 on page 13 a part of the CNR annual report for 1943. It was signed by the chairman and president, R. C. Vaughan, on behalf of the board of directors. Following is a part of what is reproduced:

"Previous annual reports have indicated that reserves were not being set up against pensions being paid or conditionally accruing under the 1935 contractual plan and prior non-contractual plans. Heretofore the practice has been to charge currently to operating expenses the actual pension payments made at the expense of the Company."

For these directors to have approved that report containing the phrase "Previous annual reports have indicated" in reference to something that, in fact, previous annual reports positively stated as a fact, was tantamount to presenting factual information in a manner tending to detract from the seriousness of the CNR's previous failure to meet the obligations it had assumed. Nevertheless, to their credit, they did pay all pensions when due.

The board of directors was composed of seven CNR officers. R. C. Vaughan had been a director for only two years; however, he had been a vice-president for at least 13 years. Of the other six, three were appointed directors when CNR affairs were transferred from a board of trustees to a new board of directors who assumed office on October 1, 1936. One of the other three directors was appointed in 1940. Four, or possibly five, of the seven directors must have been very well aware of the failure of the company to match employees' payments "dollar for dollar," whatever that meant. Certainly, it is inconceivable that the matching of payments was intended to occur long after many employees had retired on pension, and after many had died from 1935 to 1942; but that is exactly what happened, and the majority of the members of the board for the year 1943 most certainly must have been well aware of this circumstance.

CNR was the trustee for these funds, and the directors of the company failed in their capacity as custodians of trust funds to make matching payments; they also failed to notify the owners of the trust funds—the employees and pensioners—of that failure. Their performance as directors and trustees left much to be desired.

The Annuity Trust Fund was the fund into which all contributions by employees were credited. These contributions

dère avoir signé un contrat. Pourquoi a-t-on omis ces renseignements importants? En outre, le montant de la dette du CN au titre des pensions à l'égard d'environ 20 000 cotisants ou plus ne figure nulle part. Il aurait été facile de calculer et de rendre publique cette dette. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait? Ce n'est pas parce qu'il était impossible d'en établir le montant exact étant donné que le CN a retenu les services d'une étude d'actuaires pour établir la dette payée en 1943 à l'égard d'anciens employés qui ont pris leur retraite entre 1935 et 1943. (Voir colonne n° 5 à la case n° 9 à la page 15.)

Nous avons reproduit à la case n° 6 à la page 13 un extrait du rapport annuel du CN pour 1943. Il porte la signature du président et directeur général, M. R. C. Vaughan représentant le conseil d'administration. Voici quelques phrases tirées de cet extrait:

«Les rapports annuels précédents révèlent qu'aucune réserve n'est établie à l'égard des pensions versées ou accumulées conditionnellement en vertu du régime contractuel de 1935 et des régimes non contractuels antérieurs. Jusqu'ici la pratique a été d'imputer au compte des dépenses de fonctionnement les paiements de pension effectivement versés aux frais de la compagnie.»

Le fait que ces administrateurs aient approuvé le rapport contenant la phrase «des rapports annuels précédents révèlent» au sujet d'un renseignement présenté effectivement dans les rapports annuels précédents comme un fait établi représente une tentative importante en vue d'atténuer la gravité de l'in incapacité du CN à respecter ses engagements. Il faut toutefois admettre que les administrateurs ont effectivement payé en temps voulu les pensions dues.

Le conseil d'administration se composait de sept représentants du CN. M. R. C. Vaughan qui avait été vice-président pendant au moins 13 ans en était cependant le directeur depuis deux ans seulement. Trois des six autres administrateurs avaient été nommés directeurs lorsque les affaires du CN gérées jusqu'alors par un conseil de fiduciaires ont été confiées à un nouveau conseil d'administration qui est entré en fonction le 1^{er} octobre 1936. L'un des trois autres administrateurs avait été nommé en 1940. Quatre ou peut-être même cinq des sept directeurs ont dû être conscients de l'in incapacité de la compagnie à verser au compte des employés un montant égal à leurs cotisations, quel que soit ce qu'on entendait par cela à ce moment. Il est toutefois inconcevable que la compagnie ait eu l'intention de le faire longtemps après que de nombreux employés aient pris leur retraite ou après que nombre d'entre eux soient morts entre 1935 et 1942, mais c'est exactement ce qui s'est produit et la majorité des membres qui componaient le conseil d'administration en 1943 devaient certainement être au courant de la situation.

Le CN était fiduciaire de ces fonds et les administrateurs de la compagnie n'ont pas réussi comme fiduciaires à respecter l'engagement qu'ils avaient pris de contribuer au régime une somme égale aux cotisations des employés et ils ont manqué d'en aviser les propriétaires des fonds fiduciaires, c'est-à-dire les employés et les retraités. On ne peut que déplorer leur rendement comme directeurs et fiduciaires.

Toutes les cotisations des employés étaient versées à la caisse fiduciaire des rentes. Comme il est mentionné dans les

were, as CNR stated, to be "kept in a separate Annuity Trust Account and accounted for accordingly by the Company as a Trustee and shall not form any part of the revenues or assets of the Company." (See rule 7 of Rules and Regulations on page 6 of this submission.)

The following statement is quoted from the annual report of the board of directors for 1943: "The amount of the Annuity Trust Fund at December 31, 1943, was \$15,903,636, also invested in Dominion or Dominion-guaranteed securities." (See the last sentence of that report reproduced on page 13 of this submission.)

In their 1935 annual report, in reporting on the 1935 pension plan, the board of trustees of CNR stated:

"The gross amount of member contributions during the year was \$1,172,137. Employees' funds and the accrued interest thereon are held by the Company in a separate trust account and invested in obligations of the Dominion or obligations guaranteed by the Dominion."

dispositions générales sur la caisse de retraite du CN, «ces cotisations seront versées à un compte fiduciaire des rentes dont la compagnie sera responsable en tant que fiduciaire. Ces cotisations ne constitueront pas une partie des revenus des actifs de la compagnie.» (Voir règlement n° 7 à la page 6 du présent document.)

La phrase suivante est extraite du rapport annuel du conseil d'administration pour 1943: «Le montant de la caisse fiduciaire des rentes au 31 décembre 1943 était 15 903 636 \$ également investi dans des obligations du Dominion ou des titres garantis par le Dominion.» (Voir la dernière phrase de ce rapport reproduite à la page 13 du présent document.)

Dans leur rapport annuel de 1935 le conseil d'administration du CN affirmait au sujet du régime de pension de 1935:

«Le montant brut des cotisations des membres au cours de l'année s'élevait à 1 172 137 \$. Les cotisations des employés ainsi que l'intérêt accumulé sont versés par la compagnie dans un compte fiduciaire distinct et investis dans l'achat d'obligations du Dominion ou d'obligations garanties par le Dominion.»

Box No. 10

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
For the years	Deferred Assets re 1935 Pension Plan under the heading "Pension Contract Fund" on CNR balance sheet for each year	Deferred liabilities re 1935 Pension Plan under the heading "Pension Contract Reserve" on CNR balance sheet for each year	Pensions paid by CNR for all Pension Plans plus contributions 1935 Plan Pensions under the heading "General Expenses Account 'Pensions'" for each year *1	Contributions by CNR for pensioners in 1935 Pension Plan under the heading in annual report for each year (see box No. 6, page 13 of this report)	Matching contributions by CNR for employees in service in 1935 Pension Plan for each year
1934	Not applicable	Not applicable	\$ 3,424,729.29	Not applicable	Not applicable
1935	None	None	3,381,072.89	None made *2	None made *4
1936	None	None	3,946,110.84	None made *2	None made *4
1937	None	None	3,865,731.71	None made *2	None made *4
1938	None	None	4,022,809.42	None made *2	None made *4
1939	None	None	4,244,840.85	None made *2	None made *4
1940	None	None	4,468,736.66	None made *2	None made *4
1941	None	None	4,731,910.67	None made *2	None made *4
1942	None	None	4,859,896.18	None made *2	None made *4
1943	\$ 21,088,000.00	\$ 21,607,000.00	7,083,929.75	\$21,607,000.00 *5	None made *4
1944	24,649,000.00	24,649,000.00	7,641,801.74	Not published *3	None made *4
1945	29,671,000.00	29,671,000.00	8,864,923.03	Not published *3	None made *4
1946	35,943,000.00	35,943,000.00	10,446,942.09	Not published *3	None made *4
1947	40,915,000.00	40,915,000.00	10,502,481.04	Not published *3	None made *4
1948	45,120,000.00	45,120,000.00	10,386,893.26	Not published *3	None made *4
1949	50,514,000.00	50,514,000.00	11,296,839.37	Not published *3	None made *4
1950	55,550,000.00	55,550,000.00	11,802,098.00 *6	Not published *3	None made *4
1951	59,700,000.00	59,700,000.00	12,320,390.00 *6	Not published *3	None made *4

Box No. 10

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
For the years	For year 1952 the term "Pension Contract Fund" was changed to "Pension Fund"	For year 1952 the term "Pension Contract Reserve" was changed to "Pension Liability"	Heading remains as above	Heading remains as above	Heading remains as above
1952	\$ 72,950,000.00	\$ 72,950,000.00	\$19,716,514.00 *6	Not published *3	None made *4
1953	85,870,000.00	85,870,000.00	20,914,969.00 *6	Not published *3	None made *4
1954	102,500,000.00	102,500,000.00	25,560,823.00 *6	Not published *3	None made *4
For the years	Commencing for 1955 the Pension Fund and the Pension Liability were no longer shown on the balance sheet. The Pension Fund was transferred by CNR to a Pension Trust Fund. (See totals below in column 3.)		Heading remains as above	Heading remains as above	Heading remains as above
1955	Not shown	Not published	\$35,347,084.00 *6	Not published *3	None made *4
1956	Not shown	\$153,550,588.00	36,392,000.00 *6	Not published *3	None made *4
1957	Not shown	177,967,669.00	36,000,000.00 *6	Not published *3	None made *4
1958	Not shown	203,525,180.00	36,500,000.00 *6	Not published *6	None made *4
1959	Not shown	229,890,244.00	36,500,000.00 *6	Not published *3	None made *4

*1 — Includes pensions paid for Grand Trunk Railway Company of Canada Superannuation and Provident Fund, Inter-colonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund, CNR May 1, 1929 Pension Plan. After 1934, also includes CNR 1935 Pension Plan for contributors and non-contributors.

*2 — No contributions made by CNR for the 1935 Plan pensioners during those years.

*3 — Contributions made but were consolidated with all other payments in column 4.

*4 — No matching contribution made each year by CNR for employees in service.

*5 — CNR contributions for pensioners in the 1935 Plan made in 1943, for the year 1943, were \$2,538,000. The balance of \$19,069,000 was for pre-1943 CNR pension obligations.

*6 — CNR contributions for pensioners were greatly increased from 1952 to 1959 under the presidency of Donald Gordon.

This Box No. 10 exhibit is published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. The undersigned confirms that all figures published above have been accurately copied from the relevant audited financial statements signed by the CNR comptroller, and from the written annual reports signed by the CNR president for each year.

Vancouver, B.C. March 18, 1982

J. Earl White, National President.

Case n° 10

Colonne n° 1	Colonne n° 2	Colonne n° 3	Colonne n° 4	Colonne n° 5	Colonne n° 6
Année	Actif différé à l'égard du régime de retraite de 1935 apparaissant dans le bilan annuel du CN sous la rubrique «Caisse des contrats de retraite»	Passif différé à l'égard du régime de retraite de 1935 apparaissant dans le bilan annuel du CN sous la rubrique «Réserve à l'égard des contrats de retraite»	Prestations de retraite versées par le CN aux termes de tous les régimes de retraite plus les cotisations des pensionnés de 1935 apparaissant chaque année au compte des dépenses générales sous la rubrique «Prestations de retraite» *1	Cotisations du CN à l'égard des pensionnés du régime de retraite de 1935 apparaissant dans le rapport annuel sous la rubrique «Cotisations» (Voir case n° 6, page 13 du présent mémoire)	Cotisations annuelles du CN équivalant aux cotisations des employés actifs membres du régime de retraite de 1935
1934	Sans objet	Sans objet	\$ 3,424,729.29	Sans objet	Sans objet
1935	aucun	aucun	3,381,072.89	aucunes *2	aucunes *4
1936	aucun	aucun	3,946,110.84	aucunes *2	aucunes *4
1937	aucun	aucun	3,865,731.71	aucunes *2	aucunes *4
1938	aucun	aucun	4,022,809.42	aucunes *2	aucunes *4
1939	aucun	aucun	4,244,840.85	aucunes *2	aucunes *4
1940	aucun	aucun	4,468,736.66	aucunes *2	aucunes *4
1941	aucun	aucun	4,731,910.67	aucunes *2	aucunes *4
1942	aucun	aucun	4,859,896.18	aucunes *2	aucunes *4
1943	\$ 21,088,000.00	\$ 21,607,000.00	7,083,929.75	\$21,607,000.00 *5	aucunes *4
1944	24,649,000.00	24,649,000.00	7,641,801.74	chiffres non publiés *3	aucunes *4
1945	29,671,000.00	29,671,000.00	8,864,923.03	chiffres non publiés *3	aucunes *4
1946	35,943,000.00	35,943,000.00	10,446,942.09	chiffres non publiés *3	aucunes *4
1947	40,915,000.00	40,915,000.00	10,502,481.04	chiffres non publiés *3	aucunes *4
1948	45,120,000.00	45,120,000.00	10,386,893.26	chiffres non publiés *3	aucunes *4
1949	50,514,000.00	50,514,000.00	11,296,839.37	chiffres non publiés *3	aucunes *4
1950	55,550,000.00	55,550,000.00	11,802,098.00 *6	chiffres non publiés *3	aucunes *4
1951	59,700,000.00	59,700,000.00	12,320,390.00 *6	chiffres non publiés *3	aucunes *4
Année	En 1952, on a remplacé le terme «Caisse des contrats de retraite» par «Caisse de retraite»	En 1952, on a remplacé ce terme «Réserve à l'égard des contrats de retraite» par «Passif à l'égard de la Caisse de retraite»	Même rubrique que ci-dessus	Même rubrique que ci-dessus	Même rubrique que ci-dessus
1952	\$ 72,950,000.00	\$ 72,950,000.00	\$19,716,514.00 *6	chiffres non publiés *3	aucunes *4
1953	85,870,000.00	85,870,000.00	20,914,969.00 *6	chiffres non publiés *3	aucunes *4
1954	102,500,000.00	102,500,000.00	25,560,823.00 *6	chiffres non publiés *3	aucunes *4

Case n° 10

Colonne n° 1	Colonne n° 2	Colonne n° 3	Colonne n° 4	Colonne n° 5	Colonne n° 6
Année	A compter de 1955, les rubriques «Caisse de retraite» et «Passif à l'égard de la Caisse de retraite» ont cessé de figurer au bilan. Le CN a transféré la Caisse de retraite dans une caisse fiduciaire de retraite. Voir les totaux ci-dessous dans la colonne n° 3		Même rubrique que ci-dessus	Même rubrique que ci-dessus	Même rubrique que ci-dessus
1955	Chiffres ne figurant pas dans le rapport		\$35,347,084.00 *6	Chiffres non publiés *3	aucunes *4
1956	Chiffres ne figurant pas dans le rapport	\$153,550,588.00	36,392,000.00 *6	Chiffres non publiés *3	aucunes *4
1957	Chiffres ne figurant pas dans le rapport	177,967,669.00	36,000,000.00 *6	Chiffres non publiés *3	aucunes *4
1958	Chiffres ne figurant pas dans le rapport	203,525,180.00	36,500,000.00 *6	Chiffres non publiés *6	aucunes *4
1959	Chiffres ne figurant pas dans le rapport	229,890,244.00	36,500,000.00 *6	Chiffres non publiés *3	aucunes *4

*1 — Comprend les pensions versées en vertu de la caisse de retraite et de prévoyance des employés de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc du Canada, de la caisse de prévoyance des employés du chemin de fer Intercontinental et du chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard et du régime de retraite du CN entrée en vigueur le 1^{er} mai 1929. Après 1934, ces chiffres comprennent également le régime de retraite du CN de 1935 pour les cotisants et les non-cotisants.

*2 — Aucunes cotisations versées par le CN pendant ces années pour les pensionnés du régime de retraite de 1935.

*3 — Cotisations versées, mais incluses à tous les autres paiements à la colonne n° 4.

*4 — Le CN n'a pas versé de cotisations égales à celles de ses employés actifs pour chacune de ces années.

*5 — Les cotisations versées par le CN en 1943 pour les pensionnés du régime de 1935 se sont élevées à 2 538 000 \$. Le solde de 19 069 000 \$ se rapporte aux obligations actuarielles du CN antérieures à 1943.

*6 — Les cotisations du CN pour les pensionnés ont été grandement augmentées de 1952 à 1959 sous la présidence de M. Donald Gordon.

L'annexe intitulée case n° 10 est publiée par l'Association des pensionnés des chemins de fer canadiens. Le soussigné confirme que les chiffres publiés correspondent aux états financiers vérifiés signés par le vérificateur du CN et aux rapports annuels signés par le président du CN.

Vancouver (C-B) 18 mars 1982

J. Earl White, National President.

No further mention of the Annuity Trust Fund was made until 1943. That mention of it is photographically reproduced in the paragraph at the bottom of page 17 of this submission. Following issuance of the annual report of CNR for 1943, no further mention of the employees' Annuity Trust Fund was made in any annual report of CNR until the 1960 report was issued. The Annuity Trust Fund was accounted for separately, since it did not form any part of the revenues or assets of the company. (See rule 7 of the Rules and Regulations on page 6 of this submission.)

The Rules and Regulations published in the 1935 CNR Pension Fund booklet specified precisely how contributions by employees to the plan would be made, to what account they would be credited, and how interest would be calculated and credited annually. The condition "and will not form any part of the revenues or assets of the Company" also appeared in the Rules and Regulations.

It is significant that no similar provisions were made in respect to the matching contributions that CNR undertook in writing to make.

Les rapports annuels ne font plus mention de la caisse fiduciaire des rentes jusqu'en 1943. Le paragraphe où il en est question dans ce rapport est reproduit par photographie au bas de la page 17 du présent document. Après le dépôt du rapport annuel de 1943, ce n'est qu'en 1960 qu'on fait allusion de nouveau dans un rapport annuel à la caisse fiduciaire des rentes. L'état financier de celle-ci est distinct étant donné qu'elle ne faisait pas partie des revenus ou des actifs de la compagnie. (Voir le règlement n° 7 à la page 6 du présent document.)

Les règlements publiés dans le livret d'information sur le régime de rentes du CN de 1935 précisait la façon dont les employés cotisaient au régime, le montant de leurs cotisations et l'intérêt qui leur serait crédité annuellement. La condition selon laquelle la caisse fiduciaire des rentes «ne fera pas partie des revenus ou des actifs de la compagnie» figure également dans les règlements.

Il importe de noter que des dispositions semblables n'ont pas été prises au sujet des cotisations de l'employeur qui, selon l'engagement pris par le CN, devaient égaler celles des employés.

The following facts about the financial tables published in Box No. 10 are significant:

1. CNR did not make any contributions or matching payments for the pensions of pensioners for the eight years from 1935 to 1942. (See Column 5.)

2. CNR did not make any contributions or matching payments for the pensions of employees in service for the 25 years from 1935 to 1959. (See column 6.)

3. For the years 1943 to 1954, CNR carried as a deferred asset on its balance sheet the balance remaining in its Pension Contract Fund as at each year end. (See column 2.)

4. For the years 1943 to 1954, CNR carried in a deferred liabilities account the balance remaining in its Pension Contract Reserve as at each year end. (See column 3.)

5. For the years 1935 to 1959, the amounts paid by CNR each year for pensions under all pension plans were consolidated into one amount and published as an item of general expense under the heading of "Pensions." Pensions were paid under the following plans:

(a) The Grand Trunk Railway contributory plan commencing October 1, 1874

(b) The Grand Trunk Railway non-contributory plan commencing January 1, 1908

(c) The May 1, 1929, CNR Plan (a modification of the Grand Trunk Pension Fund of January 1, 1908)

(d) The Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund, a contributory plan commencing April 1, 1907

(e) The CNR 1935 Pension Fund, a non-contributory plan

(f) the CNR 1935 Pension Fund, a contributory plan

6. For the year 1934, CNR paid \$3,424,979.29 for all pension plans then in effect. (See Box No. 10, column 4, page 18 of this submission.) There were no pension funds then, only pension plans that were funded on a pay-as-you-go basis. In other words, all of the plans were not funded by the railway companies until the payment date for each pension payment. The 1935 Plan did not begin operating until January 1, 1935. All of the \$3,424,979.29 was a legitimate pension expense of CNR for the year 1934.

The Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund paid \$1,481,002 to 1,765 pensioners in the year 1935. (See paragraph 4, Box No. 5, page 11 of this submission.) This pension provided a monthly average of \$69.92 per pensioner. No further mention of this plan was made in any annual report of CNR after the 1935 annual report, nor before the 1960 report. Except for the breakdown reproduced in Box No. 9 on page 15 of this submission, CNR did not publish any breakdown of money

Les faits suivants au sujet des chiffres publiés à la case n° 10 méritent d'être notés:

1. De 1935 à 1942, soit pendant huit ans, le CN n'a pas cotisé à la caisse de retraite des pensionnés et encore moins cotisé un montant égal à celui des pensionnés. (Voir colonne n° 5)

2. De 1935 à 1959, soit pendant 25 ans, le CN n'a pas cotisé à la caisse de retraite des employés en service et encore moins cotisé un montant égal à celui des employés. (Voir colonne n° 6)

3. De 1943 à 1954, le CN a inscrit comme actif différé sur son bilan le solde de sa caisse contractuelle de retraite à la fin de chaque année. (Voir colonne n° 2.)

4. De 1943 à 1954, le CN a inscrit dans son bilan comme dette actuarielle le solde de la réserve contractuelle de retraite à chaque année. (Voir colonne n° 3.)

5. De 1935 à 1959, les montants versés chaque année par le CN à titre de paiements de pension en vertu de tous les régimes de retraite ont été calculés comme un seul montant et inscrits comme dépenses générales sous la rubrique «pensions». Les pensions ont été versées en vertu des régimes suivants:

(a) Le régime contributif du chemin de fer Grand Tronc entré en vigueur le 1^{er} octobre 1874.

(b) Le régime non contributif du chemin de fer Grand Tronc entré en vigueur le 1^{er} janvier 1908.

(c) Le régime du CN du 1^{er} mai 1929 (qui modifiait la caisse de retraite du Grand Tronc constituée le 1^{er} janvier 1908).

(d) La caisse de prévoyance des employés du chemin de fer intercolonial et du chemin de fer de l'île-du-Prince-Édouard, régime contributif entré en vigueur le 1^{er} avril 1907.

(e) La caisse de retraite de 1935 du CN, régime non contributif.

(f) La caisse de retraite de 1935 du CN, régime contributif.

6. En 1934, le CN a versé 3 424 979,29 \$ pour tous les régimes de retraite alors en vigueur. (Voir case n° 10, colonne n° 4, page 18 du présent mémoire). Il n'existe alors pas de caisse de retraite, mais seulement des régimes de retraite financés au fur et à mesure. En d'autres mots, les régimes n'étaient pas financés par les compagnies de chemin de fer avant la date de paiement de chaque pension. Le régime de 1935 n'est entré en vigueur que le 1^{er} janvier 1935. En 1934, le CN a pu inscrire comme dépenses de pension légitimes la somme totale de 3 424 949,29 \$.

En 1935, la caisse de prévoyance des employés du chemin de fer intercolonial et du chemin de fer de l'île-du-Prince-Édouard a versé 1 481 002 \$ à 1 765 pensionnés. (Voir paragraphe n° 4 case n° 5, page 11 du présent document.) Chaque pensionné touchait donc un paiement mensuel moyen de 69.92 \$. Après 1935, aucun rapport annuel jusqu'en 1960 n'a fait allusion à ce régime. Sauf pour la ventilation reproduite à la case n° 9 de la page 15 du présent document, le CN n'a publié aucune ventilation des paie-

paid out on any other pension plan after the 1935 annual report, nor before the 1960 annual report. In the annual reports for 1960, 1961, and 1962 signed by the president, CNR provided a breakdown of costs into two parts. One part was for all pension costs paid by CNR under the 1935, 1952, and 1959 plans combined. The other part was for pre-1935 plans, etc. (including I.C. and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund), also combined. The comparative figures and the explanations for 1960 and 1961, and the comparative figures only for 1962, are photographically reproduced in Box No. 11, page 21 of this submission. These reports reveal that the pre-1935 pension plans that cost CNR \$3,424,979.29 in 1934 cost the following amounts for each of the years listed here:

1959 cost \$6.0 million
1960 cost \$6.8 million
1961 cost \$7.0 million
1962 cost \$7.1 million

Box No. 11

Pension Funding

During the year the funding of the Company's liabilities under the C.N.R. Pension Plans was changed from the previous terminal funding method to a form of current funding under which the Company makes its pension contributions concurrently with those of employees in service rather than deferring its contributions until the employees' retirement. This resulted in a reduction of \$10.2 million in pension costs charged to 1960 operations compared with 1959. The Company has given a written acknowledgement to the Trustee of the Pension Funds of its outstanding liability in respect of the prior service of active employees.

The revised method of funding in no way affects pension benefits but more accurately reflects the pension charges properly attributable to each year's operations. It also enables the Company's actuaries to certify each year as to the adequacy of the Pension Trust Funds for the provision of pensions both to existing pensioners and employees currently in service. Previous actuarial certificates related only to pensions actually in course of payment.

Pensions under plans other than the 1935, 1952 and 1959 C.N.R. Plans continue to be charged on a "pay-as-you-go" basis. Statements of the C.N.R. Pension Trust Funds for the year 1960 are included among the statements appearing later in this report.

A summary of the charges for pensions on the new basis in 1960 compared with 1959 follows:

ments de pension versés de 1935 à 1960. Dans les rapports annuels pour 1960, 1961 et 1962 qui ont été signés par le président, le CN donnait une ventilation des coûts divisés en deux parties. L'une portait sur les paiements de pension totaux versés par le CN en vertu des régimes de 1935, 1952 et 1959. L'autre portait sur les régimes antérieurs à 1935 (y compris la caisse de prévoyance des employés du chemin de fer intercolonial et du chemin de fer de l'île-du-Prince-Édouard). Les chiffres comparatifs et les explications pour 1960 et 1961 ainsi que les chiffres comparatifs pour 1962 seulement sont reproduits par photographie à la case n° 11 à la page 21 du présent document. Ces rapports révèlent que les régimes de retraite antérieurs à 1935 qui ont coûté 3 424 979,29 \$ au CN en 1934 lui ont coûté les sommes suivantes pour chacune des années suivantes:

1959—6 millions de dollars
1960—6,8 millions de dollars
1961—7 millions de dollars
1962—7,1 millions de dollars

Case n° 11

Financement de la caisse de retraite

Au cours de l'année, on a remplacé la méthode de capitalisation en fin de carrière de la dette de la compagnie en vertu de ses régimes de retraite par une méthode de capitalisation à court terme en vertu de laquelle la compagnie cotise périodiquement à la caisse comme les employés actifs au lieu de différer ses cotisations jusqu'au moment où les employés prennent leur retraite. Cela rend compte de la réduction de 10,2 millions de dollars dans les coûts de pension imputés aux opérations de 1960 par rapport à celles de 1959. La compagnie a avisé par écrit le fiduciaire de la caisse de retraite de sa dette en souffrance en ce qui a trait aux services antérieurs de ses employés actifs.

La nouvelle méthode de capitalisation n'influe en rien sur les prestations de retraite, mais reflète plus exactement les frais de pension engagés à chaque année. Elle permet aussi aux actuaires de la compagnie de vérifier chaque année si celle-ci est en mesure en vertu de la caisse fiduciaire de retraite de respecter les engagements qu'elle a pris à l'égard des pensionnés et des employés actifs. Les attestations actuarielles précédentes ne portaient que sur les pensions effectivement versées.

Les paiements effectués en vertu des régimes autres que les régimes du CN de 1935, 1952 et 1959 continuent d'être imputés annuellement au compte des dépenses de fonctionnement. Les états financiers pour la caisse fiduciaire de retraite du CN pour l'année 1960 figurent parmi les états financiers reproduits plus loin dans ce rapport.

Voici une comparaison des dépenses de paiement comptabilisées en 1960 selon la nouvelle méthode de capitalisation par rapport à la méthode utilisée jusqu'en 1959:

	1960 (Millions of Dollars)	1959	Increase or (Decrease)
1935, 1952 and 1959 Pension Plans	\$20.4	\$31.4	\$(11.0)
Pre-1935 Plans, etc. (including I.C. and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund)	6.8	6.0	.8
Total	\$27.2	\$37.4	\$(10.2)

Pensions

The rules of the 1959 Pension Plan were amended, with effect from January 1, 1961, to provide a substantial measure of portability of pension rights. Upon leaving service by resignation or otherwise, a member of the Plan having 15 years' service and years of service and age totalling 60 or more, may now elect to receive, commencing at normal retirement age, the full pension attributable to his years of service.

Statements of the Pension Trust Funds appear later in this Report. Total charges against CN earnings for pensions (excluding U.S. Railroad Retirement taxes of \$2.4 million) in 1961 compared with 1960 were as follows:

	1961 (Millions of Dollars)	1960	Increase
1935, 1952 and 1959 Pension Plans	\$22.6	\$20.4	\$2.2
Pre-1935 Plans, etc. (including I.C. and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund)	7.0	6.8	0.2
Total	\$29.6	\$27.2	\$2.4

	1962 (Millions of Dollars)	1961	Increase
1935 and 1959 Pension Plans	\$26.3	\$22.6	\$3.7
Pre-1935 Plans, etc. (including I.C. and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund)	7.1	7.0	0.1
Total	\$33.4	\$29.6	\$3.8

	1960 (Millions de dollars)	1959	Augmentation ou (diminution)
Régimes de retraite de 1935, 1952 et 1959	20,4 \$	31,4 \$	(11) \$
Régimes antérieurs à 1935, etc. (y compris la caisse de prévoyance des employés du Chemin de fer intercolonial et du Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard)	6,8	6	.8
Total	27,2	37,4	(10,2)

Pensions

Les règlements régissant le régime de retraite de 1959 ont été modifiés à compter du 1^{er} janvier 1961 afin d'augmenter la transférabilité des droits de pension. Un employé de la compagnie qui démissionne ou qui quitte son poste pour une autre raison et qui compte 15 années de service et dont les années de service et l'âge égalent 60 ou plus peut maintenant recevoir, s'il le désire, la pension totale attribuable aux années de service au moment de l'âge normal de la retraite.

Les états financiers sur la caisse fiduciaire de retraite figurent plus loin dans ce rapport. Voici les dépenses totales du CN en matière de paiements de pension (à l'exception des taxes de retraite des chemins de fer américains s'élevant à 2,4 millions de dollars) en 1961 par rapport à 1960:

	1961 (Millions de dollars)	1960	Augmentation
Régimes de retraite de 1935, 1952 et 1959	22,6 \$	20,4 \$	2,2 \$
Régimes antérieurs à 1935, etc. (y compris la caisse de prévoyance des employés du Chemin de fer intercolonial et du Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard)	7	6,8	0,2
Total	29,6	27,2	2,4

	1962 (Millions de dollars)	1961	Augmentation
Régimes de retraite de 1935, et de 1959	26,3 \$	22,6 \$	3,7
Régimes antérieurs à 1935, etc. (y compris la caisse de prévoyance des employés du Chemin de fer intercolonial et du Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard)	7,1	7	0,1
Total	33,4	29,6	3,8

The above information reveals that many employees of the Intercolonial and P.E.I. Railways, and presumably some from the Grand Trunk Railway of Canada, continued to retire between 1934 and 1962, and that the annual cost to CNR of those pre-1935 pension plans, except for fluctuations, continued to increase during the intervening years.

7. An examination of column 4, Box No. 10, page 18 clearly shows that the cost of pensions under the 1935 pension plans also continued to increase year by year for the 25 years but at a much faster rate.

8. An examination of column 6, Box No. 10, page 18 reveals that CNR did not contribute one cent for any employee in service for 25 years. The actuarial liability grew to hundreds of millions before its immensity was admitted by CNR to their employees, for whom CNR had been appointed by Parliament as the trustee of those pension trust funds.

9. The first Pension Trust Funds balance sheet and pension trust funds statement of reserve published by CNR was for the year 1960. It accompanied the company's annual report dated March 15, 1961. It was exactly 25 years late.

10. The first annual report of the CN Pension Board was published in the spring of 1964 (no date given) for the year 1963. It was exactly 28 years late. This tardiness was attributable not only to CNR but also to the three labor members elected to the CN Pension Board by the Gen Chairmen's Association.

Unfunded railway pension plans became a problem at the time when so many Canadian railway companies became insolvent or bankrupt. The federal government came to the rescue commencing in 1917, and for many years the number of such insolvent or bankrupt railways continued to grow until Canadian National Railways, with Sir Henry W. Thornton as president and chairman of the board, became the largest railway system in North America through their absorption.

The Great Depression reduced railway operating revenues drastically, but interest charges on outstanding debts continued. President Thornton resigned under government pressure in July 1932. S. J. Hungerford was appointed to replace him, but only with reduced authority under the title of chief operating officer.

The financial affairs of CNR became progressively worse. On May 23, 1933, an Act of the Parliament of Canada authorized the disbandment of the board of directors of CNR and the appointment of a board of trustees to be responsible for the conduct of the affairs of Canadian National Railways. The board of trustees comprised a court judge, Hon. Charles P. Fullerton, K.C., who was appointed chairman; and two businessmen, Frederick K. Morrow and J. Edouard Labelle, K.C. A check further back revealed that Morrow and Labelle

Les renseignements ci-dessus révèlent que de nombreux employés du *Intercolonial and P.E.I. Railways*, et probablement certains employés du Grand Tronc du Canada, ont continué de partir à la retraite entre 1934 et 1962, et que, sauf certaines fluctuations, les coûts de ces régimes de pension antérieurs à 1935 à la charge des Chemins de fer nationaux du Canada ont continué d'augmenter dans l'intervalle.

7. La case n° 10 de la colonne 4 à la page 18 indique clairement que le coût des pensions en vertu des régimes de 1935 ont aussi continué d'augmenter année après année pendant toute la période des 25 années mais à un rythme beaucoup plus rapide.

8. La case n° 10 de la colonne 6 à la page 18 révèle que pendant ces 25 années, le CN n'a pas contribué un cent à l'égard d'aucun de ses employés en service. Le déficit actuel s'est alourdi pour atteindre des centaines de millions de dollars avant que le CN n'admette à ses employés l'ampleur du déficit des caisses fiduciaires de retraite que le Parlement l'avait chargé d'administrer à titre de fiduciaire.

9. C'est en 1960 que le CN a publié pour la première fois un bilan et un état des réserves des caisses fiduciaires de retraite. Ce rapport était joint au rapport annuel de la société pour l'exercice se terminant le 15 mars 1961. Il arrivait exactement 25 ans en retard.

10. Le premier rapport annuel de la Commission des pensions du CN a été publié au printemps de 1964 (aucune date précise n'est donnée) pour l'année 1963. Il arrivait exactement 28 ans en retard. Ce retard était imputable non seulement au CN mais aussi aux trois représentants syndicaux élus à la Commission des pensions du CN par l'Association des présidents généraux.

Le fait que les régimes de pension des sociétés ferroviaires n'aient pas été capitalisés est devenu un problème à l'époque où un grand nombre de sociétés ferroviaires canadiennes sont devenues insolubles ou ont fait faillite. Le gouvernement fédéral s'est porté à leur secours à compter de 1917 et pendant de nombreuses années un grand nombre de ces sociétés ferroviaires insolubles ou en faillite ont poursuivi leur expansion jusqu'à leur absorption par les Chemins de fer nationaux du Canada, société qui devint alors, sous la présidence de Sir Henry W. Thornton, aussi président du Conseil, le plus important réseau ferroviaire en Amérique du Nord.

La Grande Dépression a provoqué une chute marquée des revenus d'exploitation, mais les frais d'intérêt sur les créances exigibles ont continué de courir. En juillet 1932, le président M. Thornton a cédé aux pressions du gouvernement et a remis sa démission. S. J. Hungerford a été nommé pour le remplacer mais n'avait qu'une autorité réduite à titre de président-directeur général.

La situation financière du CN s'est progressivement aggravée. Le 23 mai 1933, une loi du Parlement du Canada a autorisé le démantèlement du conseil d'administration du CN et la nomination d'un conseil de fiduciaires responsable de la conduite des affaires des Chemins de fer nationaux du Canada. Le conseil de fiduciaires comprenait un juge, l'honorable Charles P. Fullerton, c.r., qui fut nommé président, et deux hommes d'affaires, Frederick K. Morrow et J. Édouard Labelle, c.r. Une vérification de leurs antécédents a révélé que

were particularly well qualified as trustees. Both had been appointed by order-in-council on December 24, 1930, to be directors of Canadian National Railways as well as members of the executive committee of the directors. Before being appointed trustees, both had been directors of CNR for 18 months while Henry Thornton was president and chairman of the board, and for a further 10 months after S. J. Hungerford succeeded Thornton.

Of these three trustees, two were therefore particularly well qualified to introduce the 1935 Plan. This plan, for those who contributed 5 per cent of earnings, was expected to provide much higher pensions to retired employees. At the same time, the non-contributory plan and the two plans with small contributions by employees were discontinued for new employees. While these old plans were costing over \$7,000,000 per year by 1960, the mortality rate for pensioners in those plans in 1982 will have reduced that cost almost to the vanishing point.

On October 1, 1936, the three trustees were replaced by the new board of directors. It then became the responsibility of the new board to determine precisely the responsibility of CNR in respect to all financial responsibilities. The information shown in Box No. 10 on page 18 reveals, in part, the extent of their negligence as directors.

There were no changes in the handling of the pension trust funds. The new directors continued for seven years the policy of the trustees of not contributing to any pension fund, and that of not matching any payments "dollar for dollar" either before or after employee retirement.

A new era in pension funding and pension plans began on January 1, 1950. On that day, Donald Gordon became the first president of the company who had not risen from the ranks. It soon became apparent that he was eminently qualified, that he was capable of making many changes that would be of great value to the CNR, and that he would not hesitate to make them, even in the face of much opposition.

CNR was the largest crown corporation in Canada, and the country's largest employer. Donald Gordon soon learned that there was no chartered accountant on the CNR staff in Montreal. As a result, there was an abysmal lack of knowledge and appreciation of the actuarial liability of CNR for the pension trust funds into which it had not paid, at that time, matching payments for employees in service for 15 years (1935-1949). Gordon took drastic remedial action. He arranged for former associate R. H. Tarr of the Bank of Canada and the Foreign Exchange Control Board to transfer to the headquarters executive staff of CNR. He also arranged for the transfer of W. T. Wilson from the Wartime Prices and Trade Board to CNR headquarters. These two trusted lieutenants brought other competent businessmen with them. Tarr and Wilson attained high office in CNR, but of greater significance is that both of them were promptly appointed to the CNR Pension Board, with Tarr as chairman. They remained members of the CNR Pension Board until their retirement from CN service.

Morrow et Labelle étaient particulièrement compétents à être fiduciaires. Les deux avaient été nommés par un décret du Conseil du 24 décembre 1930 directeurs des Chemins de fer nationaux du Canada et membres du Comité exécutif des directeurs. Avant d'être nommés fiduciaires, les deux avaient été directeurs du CN pendant 18 mois quand Henry Thornton était président de la société et président du Conseil d'administration et pour dix mois supplémentaires quand S. J. Hungerford lui a succédé.

Deux de ces trois fiduciaires étaient donc particulièrement compétents à mettre en œuvre le régime de 1935. Ce régime, pour ceux qui contribuaient 5p. 100 de leurs revenus, visait à fournir des pensions beaucoup plus élevées aux employés à la retraite. En même temps, le régime non contributif et deux régimes prévoyant des cotisations moins élevées de la part des employés ont été fermés aux nouveaux employés. Alors que les anciens régimes coûtaient plus de 7 millions de dollars par année en 1960, le taux de mortalité des retraités participant à ces régimes en 1982 a réduit ces coûts à presque rien.

Le 1^{er} octobre 1936, les trois fiduciaires ont été remplacés par un nouveau conseil d'administration. Il incomba alors au nouveau conseil de déterminer de façon précise les obligations financières du CN. Les renseignements donnés à la case n° 10 de la page 18 révèlent, en partie, l'étendue de leur négligence en tant que directeurs.

Aucun changement n'est intervenu dans l'administration des caisses fiduciaires de pension. Les nouveaux directeurs ont maintenu pendant sept années la politique des fiduciaires de ne contribuer à aucune caisse de retraite et de ne pas verser une quote-part égale aux cotisations des employés avant ou après leur départ à la retraite.

Le 1^{er} janvier 1950 débute une nouvelle époque de financement des pensions et des régimes de retraite. Ce jour-là, Donald Gordon devint le premier président de la compagnie à ne pas être issu des rangs des employés. Il est vite devenu évident qu'il était éminemment compétent, qu'il était en mesure d'apporter des modifications qui seraient très avantageuses pour le CN et qu'il n'hésiterait pas à le faire malgré une vive opposition.

Le CN était la plus importante société de la Couronne au Canada et le plus important employeur au pays. Donald Gordon a vite su qu'il n'y avait pas de comptable agréé au bureau du CN à Montréal. Par conséquent, personne n'était averti et conscient de l'ampleur du déficit actuel du CN à l'égard des caisses fiduciaires de retraite auxquelles la compagnie n'avait pas versé depuis 15 ans (1935-1949) une quote-part égale aux cotisations des employés à son emploi. Gordon a pris des mesures correctrices draconniennes. Il a pressenti l'ancien associé R. H. Tarr de la Banque du Canada et de la Commission de contrôle du change étranger pour qu'il se joigne au Conseil d'administration du CN au siège social. Il a aussi fait des démarches pour que W. T. Wilson de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre soit transféré à l'administration centrale du CN. Ces deux lieutenants fiables ont amené avec eux d'autres hommes d'affaires compétents. Tarr et Wilson ont vite atteint les hauts échelons du CN mais ce qui importe davantage c'est que les deux aient été nommés rapidement à la Commission des pensions du CN, Tarr occupant le fauteuil du président. Ils sont demeurés membres de la Commission des pensions du CN jusqu'à leur départ à la retraite.

Donald Gordon promptly engaged a firm of actuarial consultants, and learned from them the extent of the CNR's liability for pensions. The company had undertaken to pay every employee a non-contributory pension of \$25 per month, and to match all contributions of employees "dollar for dollar" up to a maximum of 5 per cent of earnings. The liabilities for pensions were staggering.

Donald Gordon had been in the banking business and when the Bank of Canada was formed he became the secretary in 1934. In 1941, the government appointed him chairman of the Wartime Prices and Trade Board. During his five years in that position he held inflation in check. The rise in inflation during five years under his chairmanship had been 2.8 per cent. That was one-half of 1 per cent per annum of the years 1942 to 1946.

Donald Gordon returned to the Bank of Canada for two and one-half years as deputy governor. At the end of 1949 he was appointed CNR president and chairman of the board effective January 1, 1950. After Gordon had controlled inflation so effectively for five years, no one in Canada was more appreciative than he of what inflation was doing, and still could do, to the Canadian economy.

When Gordon received the actuarial consultants' appraisal of the CNR liability for pensions, and figures on the current unfunded liability, he substantially increased the payments each year by CNR for those who had retired on pension. The following information has been prepared from the figures appearing in Box No. 10, column 4, page 18 of this submission:

Total paid in pensions, including pensions paid and charged to operating expenses, plus contributions made by CNR for employees retired on pension for five-year periods from 1935 to 1959. All pension plan payments are included.

Period 1935 to 1939	\$ 19,460,565.71
Period 1940 to 1944	\$ 28,786,275.00
Period 1945 to 1949	\$ 51,498,078.79
Period 1950 to 1954	\$ 90,314,794.00
Period 1955 to 1959	\$180,739,084.00

Company contributions from 1952 through 1959 were two to three times as large as they had been before Donald Gordon became president.

As employees who were members of the 1935 contributory plan retired, the longer they had contributed, and the more they had contributed, the larger their retirement pensions were. Pensions payable continued to increase accordingly each year. After the contributions were greatly increased for eight years, the following statement appeared on the CNR balance sheet for 1959:

"The notes appearing on page 28 are an integral part of this Balance sheet."

The note concerning pensions on page 28 of the CNR annual report is photographically reproduced here in Box No. 12:

Donald Gordon a rapidement retenu les services d'un cabinet d'actuaires conseils et a appris d'eux l'étendue du déficit actuariel du CN. La compagnie s'était engagé à payer à chaque employé une pension non contributive de 25 \$ par mois et de verser une quote-part égale aux cotisations des employés jusqu'à concurrence de 5p. 100 des gains. Le déficit actuariel était stupéfiant.

Donald Gordon avait travaillé dans le secteur bancaire et quand la Banque du Canada a été formée en 1934, il en devient secrétaire. En 1941, le gouvernement l'a nommé président de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre. Pendant les cinq années qu'il a occupé ce poste, il a réussi à maîtriser l'inflation. En effet, l'augmentation du taux d'inflation pendant les cinq années de sa présidence s'élevait à 2,8 pour cent. C'était là un demi de 1 pour cent par année pour les années 1942 à 1946.

Donald Gordon est retourné à la Banque du Canada à titre de sous-gouverneur pendant deux ans et demi. À la fin de 1949, il a été nommé président du CN et président du Conseil d'administration à compter du 1^{er} janvier 1950. Comme M. Gordon avait réussi à maîtriser l'inflation si efficacement pendant cinq années, personne au Canada n'appréciait mieux que lui les ravages passés et présents de l'inflation sur l'économie canadienne.

Quand M. Gordon a reçu l'évaluation des actuaires-conseils sur le déficit actuariel du CN et les chiffres sur les passif courant non capitalisé, il a considérablement augmenté les paiements annuels du CN aux employés à la retraite. Les renseignements qui suivent ont été préparés à partir des chiffres donnés à la case n° 10, colonne 4, de la page 18 de ce mémoire:

Le total des prestations de pension versées, y compris les pensions payées et imputées aux résultats, plus les contributions du CN aux employés à la retraite pour des périodes de cinq ans de 1935 à 1959. Tous les paiements en vertu du régime de pension sont inclus.

1935 à 1939	19 460 565,71 \$
1940 à 1944	28 786 275,00 \$
1945 à 1949	51 498 078,79 \$
1950 à 1954	90 314 794,00 \$
1955 à 1959	180 739 084,00 \$

Les contributions de la compagnie entre 1952 et 1959 étaient de deux à trois fois plus élevées qu'elles ne l'étaient avant que Donald Gordon ne devienne président.

Au fur et à mesure que les employés qui avaient adhéré au régime contributif de 1935 partaient à la retraite, plus la période de contribution avait été longue et plus le montant des cotisations avait été élevé, plus le montant de leur pension de retraite était élevé. Les pensions payables ont donc continué d'augmenter chaque année. Alors que les contributions avaient été augmentées considérablement pendant huit ans, la déclaration suivante est apparue dans le bilan du CN pour 1959:

«Les notes apparaissant à la page 28 font partie intégrante de ce bilan.»

La note concernant les pensions qui apparaissait à la page 28 du rapport annuel du CN est reproduite ici par procédé photographique dans la case n° 12:

Box No. 12**Note 4. Pensions:**

At December 31, 1959, an amount of \$229,890,244 had been accumulated in the Pension Trust Fund in respect of pension liabilities. This amount represents provisions for pensions in force under the 1935, 1952 and 1959 plans, but not for pensions granted under prior plans. Consistent with its established practice the railway has made no transfer or allocation of funds for pensions conditionally accruing in respect of employees now in service.

After having admitted for 21 years "Reserves have not been set up for pensions conditionally accruing to employees now in service," CNR adopted a new stance. For the years 1956 to 1959, the following sentence appeared in each of the notes under the heading "Pensions":

"Consistent with its established practice the railway has made no transfer or allocation of funds for pensions conditionally accruing in respect of employees now in service."

It seems that after having been delinquent in making their matching payments for employees in service for more than 20 years, CNR directors assumed a cloak of propriety and incorporated in their admission of delinquency this new and rather fascinating clause:

"Consistent with its established practice . . ."

The CNR annual report for 1960 was the first annual report in which statements of the assets, liabilities, and reserve of the CNR pension trust funds were published. The statements are photographically reproduced in Box No. 14 on page 26 of this submission.

On the CNR balance sheet for 1960, the following statement was appended:

"The notes appearing on page 18 are an integral part of this Balance Sheet.

L. J. Mills
Comptroller"

The note on pensions that appeared on page 18 of the CNR annual report for 1960 is photographically reproduced here in Box No. 13:

Box No. 13**Note 4. Pensions:**

The funding of liabilities under the Company's 1935, 1952 and 1959 Pension Plans has been changed from a terminal funding method to a form of current funding. This resulted in a reduction of \$10.2 million in pension costs charged to 1960 operations compared with 1959. The Company has given a written acknowledgement to the Trustee of the Pension Funds for the outstanding liability amounting to \$325,000,000 in respect of prior service of active employees. No change has been made relative to pensions granted under prior plans. The Reserve for Pensions (including members' contributions) at December 31, 1960 amounted to \$703,839,892.

Case n° 12**Note 4. Pensions:**

Au 31 décembre 1959, une somme de 229 890 244 \$ avait été versée à la caisse fiduciaire de retraite au titre de l'obligation actuarielle. Cette somme constitue une provision pour les pensions versées en vertu des régimes de 1935, 1952 et 1959 mais pas à l'égard de pensions accordées en vertu de régimes antérieurs. Conformément à sa pratique établie, la compagnie n'a effectué aucun transfert ni aucune affectation de fonds au titre des pensions conditionnellement portées au crédit des employés actuellement en service.

Après avoir admis pendant 21 ans que «des réserves n'ont pas été constituées au titre des pensions conditionnellement portées au crédit des employés actuellement en service,» le CN a adopté une nouvelle position. Pour les années 1956 à 1959, la phrase qui suit apparaissait dans chacune des notes sous la rubrique «Pensions»:

«Conformément à sa politique établie, la compagnie n'a effectué aucun transfert ni aucune affectation de fonds ou titre des pensions conditionnellement portées au crédit des employés actuellement en service.»

Il semble qu'après avoir omis, pendant plus de 20 ans, de verser des contributions égales aux cotisations des employés en service, les directeurs du CN aient voulu sauver les apparences en glissant dans leur aveu de manquement cette nouvelle clause plutôt fascinante:

«Conformément à sa pratique établie . . .»

Le rapport annuel du CN pour 1960 était le premier à inclure les états de l'actif, du passif et de la réserve des caisses fiduciaires de retraite du CN. Les états sont reproduits par procédé photographique à la case n° 14 de la page 26 de ce mémoire.

La déclaration qui suit était jointe au bilan du CN pour 1960.

«Les notes qui apparaissent à la page 18 font partie intégrante de ce bilan.

L. J. Mills
Contrôleur»

La note sur les pensions qui figurait à la page 18 du rapport annuel du CN pour 1960 est reproduite par procédé photographique ici à la case n° 13:

Case n° 13**Note 4. Pensions:**

Le mode de financement de l'obligation actuarielle en vertu des régimes de 1935, 1952 et 1959 a été modifié: la méthode du financement en fin de carrière a été remplacée par une forme de financement à court terme. Cela a entraîné une réduction de 10,2 \$ millions des coûts des pensions imputés à l'exploitation en 1960 par rapport à 1959. La compagnie a remis au fiduciaire des caisses de retraite une reconnaissance écrite de son obligation actuarielle de 325 000 000 \$ au titre des services passés des employés en service. Aucun changement n'a été apporté à l'égard des pensions accordées en vertu de régimes antérieurs. Au 31 décembre 1960, la Réserve actuarielle (y compris les cotisations des membres) se chiffrait à 703 839 892 \$.

CNR made no transfer or allocation of funds for pensions for employees in service for 25 years. (See Box No. 12 above.) In 1961, a report was published that appeared to be a clear statement of the situation as it applied to the 1935, 1952, and 1959 pension plans as at December 31, 1960. The reserve for pensions was adequate not only for all retired employees, but also for all employees in service. (See Actuarial Certificate in Box No. 14 on page 26 of this submission.)

Pendant 25 années, le CN n'a effectué aucun transfert ni aucune affectation de fonds au titre des pensions des employés à l'emploi de la compagnie. (Voir case n° 12 ci-dessus) En 1961, un rapport a été publié qui semblait donner un aperçu clair de la situation telle qu'elle s'appliquait aux régimes de pension de 1935, 1952 et 1959 au 31 décembre 1960. La Réserve actuarielle était adéquate non seulement pour tous les employés à la retraite mais aussi pour tous les employés en service. (Voir Attestation des actuaires à la case n° 14 de la page 26 de ce mémoire.)

Box No. 14

PENSION TRUST FUNDS BALANCE SHEET AT DECEMBER 31, 1960

ASSETS			
Current Assets	Cash	\$ 209,390	
	Accrued interest on investments	3,258,613	
	Accounts receivable —		
	Banks, Insurance and Trust Companies re Mortgages	207,053	\$ 3,675,056
Investments	Bonds — at amortized value (Market value \$225,211,996)	255,498,262	
	Mortgages — at amortized value	100,971,229	
	Stocks — at cost (Market value \$22,876,936)	23,001,164	379,470,655
Canadian National Railways	Acknowledged liability in respect of past service of employees		325,000,000
			\$708,145,711
LIABILITIES			
Current Liabilities	Accounts payable —		
	Refunds to employees	\$ 67,968	
	Canadian National Railways — current account	4,237,851	\$ 4,305,819
Reserve for Pensions	In respect of pensions in force and pensions accruing to active employees under the 1935, 1952 and 1959 Pension Plans		703,839,892
			\$708,145,711
Note: The Reserve for Pensions includes the accumulated contributions of certain employees in service, with interest thereon, which are held in trust under the rules of the 1935 Pension Plan as follows —			
	Annuity Trust Fund	\$ 8,553,112	
	Supplemental Annuity Trust Fund	2,151,182	
			\$ 10,704,294

L. J. Mills, Comptroller

26

PENSION TRUST FUNDS STATEMENT OF RESERVE AT DECEMBER 31, 1960

	Reserve at December 31, 1959	\$229,890,244
Additions to Reserve resulting from change in method of funding:		
Unfunded liability in respect of past service, acknowledged by Canadian National Railways	\$325,000,000	
Accumulated contributions of employees in service at December 31, 1959, including interest	117,707,883	442,707,883
		672,598,127
Additions to Reserve during the year:		
Contributions from employees in service, less refunds on termination of service, etc.	18,842,542	
Contributions by the Company	20,357,055	
Interest earned on contributions made by the Company and employees	15,585,234	54,784,831
		727,382,958
Deductions from Reserve during year:	Pensions paid	23,543,066
	Reserve at December 31, 1960	\$703,839,892

AUDITOR'S REPORT

To the Trustee,
Canadian National Railways Pension Funds.

I have examined the balance sheet of the Pension Trust Funds of the 1935, 1952 and 1959 Pension Plans of Canadian National Railways at December 31, 1960 and the statement of reserve for pensions for the year ended on that date. My examination included a general review of the accounting procedures and such tests of the accounting records and other supporting evidence as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, the accompanying balance sheet and related statement of reserve for pensions are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of the affairs of the Funds at December 31, 1960 and of the results of their operations for the year ended on that date according to the best of my information and the explanations given to me and as shown by the books of the Funds, and in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year, except for the change in the method of funding of liabilities under the Company's Pension Plans as referred to in Note 4 to the System's consolidated financial statements. I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Trustee and that the transactions that have come under my notice have been within the powers of the Trustee.

J. A. deLalanne,
Chartered Accountant

February 27, 1961

ACTUARIAL CERTIFICATE

This is to certify that, on the basis of the information made available to us, the Reserve for Pensions shown in the Balance of the Pension Trust Funds of Canadian National Railways, amounting to \$703,839,892 as at December 31, 1960, in our opinion, represented adequate provision for the accumulated liabilities of the pensions then approved and in force and the pensions accrued to the above date in respect of employees then in service under the 1935, 1952 and 1959 Plans, excluding pensions granted under prior Plans.

Denis R. J. George,
Dudley Funnell,
Fellows of the Institute of Actuaries.

William M. Mercer Limited
Montreal, February 17, 1961

Case n° 14

BILAN DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE AU 31 DÉCEMBRE 1960

ACTIF

Actif à court terme	Encaisse	209 390 \$
	Intérêt couru sur les investissements	3 258 613
	Débiteurs —	
	Banques, compagnies d'assurance et de fiducie à l'égard des hypothèques	207 053
		3 675 056 \$
Participations	Obligations — à la valeur amortie (valeur marchande de 225 211 996 \$)	255 498 262
	Hypothèques — à la valeur amortie	100 971 229
	Actions — au prix coûtant (valeur marchande 22 876 936)	23 001 164
		379 470 655
Chemins de fer nationaux du Canada	Obligation actuarielle reconnue à des services passés des employés	325 000 000
		708 145 711 \$

PASSIF

Passif à court terme	Créanciers —	
	Remboursement aux employés	67 968 \$
	Chemins de fer nationaux du Canada — compte courant	4 237 851
		4 305 819 \$
Réserve actuarielle	À l'égard des pensions versées et des pensions portées au crédit des employés en service en vertu des régimes de pension de 1935, 1952 et 1959	703 839 892
		708 145 711 \$

NOTE: La réserve actuarielle inclut les contributions accumulées de certains employés en service, y compris l'intérêt, placées en fiducie en vertu des règles du régime de pension de 1935 comme suit —

Caisse fiduciaire des rentes	8 553 112 \$
Caisse fiduciaire des rentes supplémentaires	2 151 182
	10 704 294 \$

L. J. Mills, contrôleur

26

ÉTAT DE LA RÉSERVE DES CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE AU 31 DÉCEMBRE 1960

	Solde au 31 décembre 1959	229 890 244 \$
Augmentation de la Réserve en raison de la modification du mode de capitalisation:		
Déficit actuariel à l'égard des services passés, reconnu par les Chemins de fer nationaux du Canada	325 000 000 \$	
Cotisations accumulées des employés en service au 31 décembre 1959, y compris l'intérêt	117 707 883	442 707 883
		672 598 127
Augmentation de la Réserve au cours de l'exercice:		
Cotisations des employés en service, moins les remboursements à la cessation d'emploi, etc.	18 842 542	
Contributions de la Compagnie	20 357 055	
Intérêt couru sur les contributions de la Compagnie et des employés	15 585 234	54 784 831
		727 382 958
Diminution de la Réserve au cours de l'exercice:		
Pensions versées	23 543 066	
Réserve au 31 décembre 1960		<u>703 839 892 \$</u>

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au fiduciaire

Caisse fiduciaire de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada

J'ai vérifié le bilan des caisses fiduciaires de retraite des régimes de pension de 1935, 1952 et 1959 des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1960 et l'obligation actuarielle pour l'exercice clos à cette date. Ma vérification comportait une révision générale des procédures de comptabilité et comportait les examens des dossiers comptables et autres pièces à l'appui que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, le bilan ci-joint et l'état connexe de la Réserve actuarielle présentent fidèlement la situation financière des caisses au 31 décembre 1960 ainsi que les résultats de leur exploitation pour l'exercice terminé à cette date au mieux de ma connaissance et en fonction des explications qui m'ont été fournies et qui apparaissent dans les livres des caisses et conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, sauf la modification du mode de capitalisation du passif actuariel en vertu des régimes de pension de la compagnie tel que mentionné à la note 4 des états financiers consolidés du système. À mon avis également, les livres de comptabilité appropriés ont été tenue par le fiduciaire et les opérations venues à ma connaissance étaient de la compétence du fiduciaire.

J. A. deLalanne,
Comptable agréé

27 février 1961

ATTTESTATION DES ACTUAIRES

Nous attestons pas la présente que, d'après les renseignements qui nous ont été fournis, la Réserve actuarielle qui figure dans le bilan des Caisse fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada, qui s'élève à 703 839 892 \$ au 31 décembre 1960, constitue une provision actuarielle qui, à notre avis, pourvoit suffisamment aux engagements correspondant aux pensions déjà accordées et effectivement versées ainsi qu'aux pensions prévues pour le personnel en activité à la date précitée, conformément aux régimes de retraite de 1935, 1952 et 1959, à l'exclusion des pensions accordées en vertu de régimes antérieurs.

Denis R. J. George,
Dudley Funnell,
Fellows de l'Institut canadien des actuaires.

William M. Mercer Limited
Montréal, le 17 février 1961

In each annual report for the nine years 1943 to 1951, CNR stated as follows in regard to its liability for pensions:

"Reserves have been set up against contracts in force under the 1935 contractual plan . . ."

For the year 1952, the statement was amended to read:

"Reserves have been set up against pensions in force under the 1935 plan, but not for the increase in allowances granted effective 1st. July, 1952, to employees on pension on 1st. January, 1952 . . ."

For the years 1953, 1954, and 1955 the above statement was amended to read:

"Reserves have been set up for pensions in force under the 1935 plan, but not . . . for increased benefits granted effective July 1, 1952, to employees who were contributors under the 1935 plan and retired on pension prior to January 1, 1952."

For the years 1956, 1957, and 1958 the amount in the Pension Trust Fund is shown for each year on page 18 in Box No. 10, column 3. After recording the balance in the fund each year, CNR stated that "These funds" or "This amount"

"represent(s) provision for pensions in force under the 1935 plan, but not . . . for increased benefits granted to employees who were contributors under the 1935 plan and who retired on pension prior to January 1, 1952."

For the year 1959, the entire statement about the Pension Trust Fund is photographically reproduced in Box No. 12 on page 25. It reads, in part, as follows:

"At December 31, 1959, an amount of \$229,890,244 had been accumulated in the Pension Trust Fund in respect of pension liabilities. This amount represents provision for pensions in force under the 1935, 1952 and 1959 plans . . ."

It is noteworthy that in all statements published by CNR from 1943 to 1959, in describing the reserves set up for pensions in force under the 1935 Plan and under any amendment to it, the company's officers neglected to use the word "adequate" in describing those reserves. If the reserves were adequate it seems that trustees for many hundreds of millions of dollars, and who were retaining the services of an actuarial firm, would have been sufficiently cognizant of their responsibility to ensure that the very important word "adequate" would not have been omitted from their annual liability statements. THE WORD "ADEQUATE" IS A KEY WORD. A STATEMENT DESCRIBING THE RESERVES SET UP FOR PENSION LIABILITIES THAT LACKS THIS KEY WORD IS RELATIVELY MEANINGLESS.

The Actuarial Certificate reproduced in Box No. 14, page 26 is an excellent example of the type of statement that could have been made by CNR every year from 1943 to 1959. But it was not made. We question, Why Not?

Dans chacun des rapports annuels pour les neuf années entre 1943 et 1951, le CN a déclaré comme suit à l'égard de son obligation actuarielle:

«Des réserves ont été constituées à l'égard des contrats en vigueur en vertu du régime contractuel de 1935 . . .»

Pour l'année 1952, la déclaration, modifiée, se lisait comme suit:

«Des réserves ont été constituées à l'égard des pensions en vigueur en vertu du régime de 1935, mais pas pour l'augmentation des allocations accordées, à compter du 1^{er} juillet 1952, aux employés recevant une pension le 1^{er} janvier 1952 . . .»

Pour les années 1953, 1954 et 1955, la déclaration ci-dessus a été modifiée comme suit:

«Des réserves ont été constituées à l'égard des pensions en vigueur en vertu du régime de 1935, mais non pas . . . pour les prestations majorées accordées à compter du 1^{er} juillet 1952 aux employés qui avaient adhéré au régime de 1935 et qui ont pris leur retraite avant le 1^{er} janvier 1952.»

Pour les années 1956, 1957 et 1958, le montant de la caisse fiduciaire de retraite est indiqué pour chaque année à la page 18, case n° 10 de la colonne 3. Après avoir indiqué le solde de la caisse pour chaque année, le CN a déclaré que «ce montant» représente une provision pour les pensions versées en vertu du régime de 1935, mais non pas . . . pour les prestations majorées accordées aux employés qui cotisaient en vertu du régime de 1935 et qui ont pris leur retraite avant le 1^{er} janvier 1952.»

Pour l'année 1959, la déclaration intégrale concernant la caisse fiduciaire de retraite est reproduite par procédé photographique à la case n° 12 de la page 25. Elle se lit, en partie, comme suit:

«Au 31 décembre 1959, une somme de 229 890 244 \$ avait été versée à la caisse fiduciaire de retraite au titre de l'obligation actuarielle. Cette somme constitue une provision pour les pensions versées en vertu des régimes de 1935, 1952 et 1959 . . .»

Il convient de signaler que dans toutes les déclarations publiées par le CN entre 1943 et 1959, lorsqu'il s'agissait de décrire la réserve constituée à l'égard des pensions versées en vertu du régime de 1935 et de toutes les modifications qui ont pu y être apportées, les cadres de la compagnie ont omis d'utiliser le terme «adéquate» dans leur description. Si la réserve était adéquate, il semble logique de croire que les fiduciaires de plusieurs centaines de millions de dollars, et qui avaient par ailleurs retenu les services d'un cabinet d'actuaires, auraient été suffisamment conscients de leurs responsabilités pour s'assurer que le très important terme «adéquate» ne soit pas omis de l'état annuel de leurs obligations actuarielles. LE TERME «ADÉQUATE» EST UN TERME CLÉ. UN ÉNONCÉ QUI DÉCRIT LES RÉSERVES CONSTITUÉES À L'ÉGARD DE L'OBLIGATION ACTUARIELLE DANS LEQUEL NE FIGURE PAS CE TERME N'A À PEU PRÈS VALEUR.

L'Attestation des actuaires reproduite à la case n° 14 de la page 26 est un excellent exemple du genre de déclaration qui aurait pu être faite par le CN à chaque année entre 1943 et 1959. Mais elle ne l'a pas été. Nous nous demandons: pourquoi pas?

We now make references to, and pertinent comments on, other important information contained in the top right-hand section of Box No. 14 on page 26:

The Pension Trust Funds Balance Sheet at December 31, 1960

The Pension Trust Funds Statement of Reserve at December 31, 1960

The above financial statements are photographically reproduced in Box No. 14 on page 26. They were published by Canadian National Railways in its annual report for 1960.

"Reserve at December 31, 1959 \$229,890,244"

The history of the reserve maintained by CNR has been explained at length on pages 25 and 27 of this submission. Following is additional information pertinent to our association's concerns:

Box No. 10 on page 18 provides the deferred liabilities in column 3. The figures in columns 2 and 3 are for deferred assets and deferred liabilities respectively. The figures in these two columns, where published, are year-end balances. The figures for revenue and disbursements in respect to the asset and liability accounts were not published during those years. The figure of \$229,890,244 represents the reserve fund carried by CNR on its December 31, 1959 balance sheet.

"Unfunded liability in respect of past service, acknowledged by Canadian National Railways..... \$325,000,000"

This was the first acknowledgment by CNR of a pension liability for employees in service.

In reporting on pension funding, the company stated (as shown in paragraph 1, Box No. 11, page 21) as follows:

"During the year the funding of the Company's liabilities under the C.N.R. Pension Plans was changed from the previous terminal funding method to a form of current funding under which the Company makes its pension contributions concurrently with those of employees in service rather than deferring its contributions until the employees' retirement."

Because the company had announced a major change in funding policy, and as the CNR was going to make its contributions concurrently with those of employees, it would have been reasonable to believe that thereafter the pension fund liability for employees in service would not have increased to an amount greater than the \$325,000,000 for which CNR was liable on December 31, 1960. The subsequent entries and balances, however, reveal greatly increased pension fund liabilities.

"Accumulated contributions of employees in service at December 31, 1959, including interest.....\$117,707,883"

The pension payable to an employee on retirement is clearly established in Rule 22 of Rules and Regulations, reproduced in Box No. 3 on page 7 as follows:

"22. Upon retirement each employee shall receive such basic pension or service pension as he may be entitled to under this Pension Fund. He will, in addition, receive such supple-

Nous parlons maintenant des autres renseignements importants contenus à droite dans le haut de la case n° 14 à la page 26 et nous formulons des commentaires pertinents à cet égard:

Bilan des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1960

État de la Réserve des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1960

Les états financiers ci-dessus sont reproduits par procédé photographique à la case n° 14 de la page 26. Ils ont été publiés par les Chemins de fer nationaux du Canada dans leur rapport annuel de 1960.

«Réserve au 31 décembre 1959 229 890 244 \$»

L'historique de la réserve constituée par le CN a été tracé en détail aux pages 25 et 27 de ce mémoire. Des renseignements supplémentaires pertinents aux préoccupations de notre association apparaissent ci-dessous:

La case n° 10 à la page 18 fait état de passif à long terme à la colonne 3. Les chiffres qui apparaissent dans les colonnes 2 et 3 correspondent à l'actif et au passif à long terme respectivement. Les chiffres donnés dans ces deux colonnes, lorsqu'ils sont publiés, correspondent au solde en fin d'exercice. Les chiffres pour les revenus et les déboursés à l'égard des comptes d'actif et de passif n'ont pas été publiés pendant ces années-là. Le chiffre de 229 890 244 \$ représente le solde du fonds de réserve du CN tel qu'il apparaît dans le bilan du 31 décembre 1959.

«Dette actuarielle non capitalisée à l'égard de services passés, reconnue par les Chemins de fer nationaux du Canada 325 000 000 \$»

C'était la première fois que le CN reconnaissait son obligation actuarielle envers les employés en service.

Dans son rapport sur la capitalisation des pensions, la compagnie a déclaré (tel qu'indiqué au paragraphe 1, case n° 11, page 21) ce qui suit:

«Au cours de l'année, on a remplacé la méthode de capitalisation en fin de carrière de la dette de la compagnie en vertu de ses régimes de retraite par une méthode de capitalisation à court terme en vertu de laquelle la compagnie cotise périodiquement à la caisse comme les employés actifs au lieu de différer ses cotisations jusqu'au moment où les employés prennent leur retraite.»

Parce que la compagnie avait annoncé un remaniement majeur de sa politique de capitalisation, et comme le CN allait verser ses contributions en même temps que les cotisations des employés, il aurait été raisonnable de croire que par la suite l'obligation actuarielle à l'égard des employés en service n'aurait pas dépassé les 325 000 000 \$ que le CN devait déjà au 31 décembre 1960. Cependant, les inscriptions et les soldes subséquents indiquent une obligation actuarielle largement augmentée.

«Cotisations accumulées des employés en service au 31 décembre 1959, y compris les intérêts.....117 707 883 \$»

La pension payable à un employé qui part à la retraite est expressément fixée à la règle 22 du règlement, reproduit à la case n° 3 de la page 7 comme suit:

«22. Au moment de la retraite, chaque employé recevra la pension de base à laquelle il a droit en vertu de la caisse de retraite. Il recevra en outre la rente supplémentaire qu'il

mental annuity as may be purchaseable from the Company by the amount of his contributions added to the contributions credited by the Company, together with accrued interest compounded thereon."

Rule 22 clearly states that upon retirement each employee was to receive the pension specified. The accumulated contributions of employees had been kept in a separate Annuity Trust Account, "and shall not form any part of the revenues or assets of the Company." At the time of each employee's retirement, it is presumed that the total of his or her contributions and compound interest earned to that date was withdrawn from the separate Annuity Trust Account and credited to a separate Annuity Contract Account. There then would have been sufficient funds available to pay the monthly pension payable for a few years without the CNR contributions and accrued interest being paid at the same time to the Annuity Contract Account. Rule 22 does not specify when the CNR contributions and accrued interest were to have been paid into the Annuity Contract Account. Perhaps the money was paid by CNR at their pleasure, or as it best suited the Company. The CNR did not publish such figures before 1960.

In referring to retiring employees, rule 22 states as follows: "He will, in addition, receive such supplemental annuity as may be purchaseable from the Company . . ." The CNR did not say there, nor elsewhere in the 1935 pension plan rule book, if they were acting as agents to represent the employees in the purchase of an annuity from a company that sells annuities, or if CNR instead had decided to enter the business of selling annuities to its employees. The manner in which the trust fund accounts were maintained by CNR seems to indicate that their position from day one (January 1, 1935) was entrepreneurial in nature and not that of a beneficent partnership with employees as it was commonly believed to be.

"Contributions from employees in service, less refunds on termination of service, etc. \$18,842,542"

Contributions and refunds were all current payments during each calendar year. Interest on those contributions and refunds that may have accumulated during a few months of each year was not significant compared with the total contributions and total refunds.

"Contributions by the Company \$20,357,055"

The contributions made for the years 1955 to 1959 as shown in column 4, Box No. 10, on page 18, reveal that CNR was contributing more than \$35,000,000 per year. If the contributions made by CNR before 1950 were adequate to provide pensions for employees who had retired prior to 1950, why were the contributions by CNR increased so greatly after 1951 and especially for the years 1955 to 1959?

After completing the notable period of 25 years during which CNR:

"Consistent with its established practice . . . made no transfer or allocation of funds for pensions conditionally accruing in respect of employees in service."

(REFERENCE: Box No. 12, page 25)

aura été possible d'acheter de la compagnie avec ses cotisations et celles de la compagnie ainsi que l'intérêt composé accumulé."

La règle 22 stipule clairement qu'au moment de la retraite chaque employé doit recevoir la pension fixée. Les cotisations accumulées des employés avaient été versées dans une Caisse fiduciaire des rentes, «et ne forment pas partie des revenus ou de l'actif de la compagnie». Au moment du départ à la retraite de chaque employé, l'on suppose que le total de ses cotisations et les intérêts composés portés à son crédit à cette date étaient retirés de la Caisse fiduciaire des rentes et crédités à une Caisse des contrats de rentes. Il y aurait alors eu suffisamment de fonds disponibles pour verser la pension mensuelle payable pendant quelques années sans que les contributions du CN et l'intérêt couru soient versés en même temps à la Caisse des contrats de rentes. La règle 22 ne précise pas si les contributions et l'intérêt couru du CN devaient être versés à cette caisse. L'argent était peut-être versé par le CN à son bon gré ou en fonction de ses propres intérêts. Le CN n'a pas publié de tels chiffres avant 1960.

En ce qui a trait aux employés qui partent à la retraite, la règle 22 stipule comme suit: «Il recevra, en outre la rente supplémentaire qu'il aura été possible d'acheter de la compagnie . . .» Le CN n'a pas dit là, ni ailleurs dans le règlement applicable au régime de pension de 1935, s'il agissait à titre d'agent pour représenter les employés lors de l'achat d'une rente d'une société qui vend des rentes, ou s'il avait au contraire décidé de vendre lui-même des rentes à ses employés. La façon dont le CN administrait les caisses fiduciaires de retraite semble indiquer que dès le départ (1^{er} janvier 1935) il se comportait en véritable entreprise et qu'il n'entretenait pas avec ses employés une association bienfaisante comme on le croyait généralement.

"Cotisations des employés en service, moins les remboursements à la cessation d'emploi, etc. 18 842 542 \$"

Les cotisations et les remboursements constituaient des déboursés à court terme pour chaque année civile. L'intérêt couru sur ces cotisations et sur les remboursements accumulés pendant quelques mois de chaque année n'était pas significatif comparativement au total des cotisations et des remboursements.

"Contributions de la Compagnie 20 357 055 \$"

Les contributions versées pour les années 1955 à 1959 qui figurent dans la colonne 4, case n° 10, page 18, révèlent que le CN contribuait plus de 35 000 000 \$ par année. Si les contributions versées par le CN avant 1950 étaient adéquates pour verser des pensions aux employés qui étaient partis à la retraite avant 1950, pourquoi les contributions du CN ont-elles augmenté d'autant après 1951 et tout particulièrement pour les années 1955 à 1959?

À la fin de la période notoire de 25 années pendant lesquelles le CN

«Conformément à sa pratique établie . . . n'a effectué aucun transfert ni aucune affectation de fonds au titre des pensions conditionnellement portées au crédit des employés en service,»

(RÉFÉRENCE: Case n° 12, p. 25)

the board of directors, in the 1960 annual report, made the following statement:

"During the year the funding of the Company's liabilities under the C.N.R. Pension Plans was changed from the previous terminal funding method to a form of current funding under which the Company makes its pension contributions concurrently with those of employees in service rather than deferring its contributions until the employee's retirement. This resulted in a reduction of \$10.2 million in pension costs charged to 1960 operations compared with 1959. The Company has given a written acknowledgement to the Trustee of the Pension Funds of its outstanding liability in respect of the prior service of active employees."

(REFERENCE: Paragraph 1, Box No. 11, page 21)

In respect to the 1935, 1952, and 1959 pension plans:

CNR contributed in 1959 \$31.4 million (See Box No. 11)

CNR contributed in 1960 \$20.4 million (See Box No. 11)

*Reduction in contributions in 1960 by CNR was \$11 million
(See Box No. 11)*

In Box No. 11, page 21, the company stated that:

"CNR contributed in 1960 \$20.4 million"

In Box No. 14, page 26, the Pension Trust Funds Statement of Reserve at December 31, 1960, reveals that:

"Contributions by the Company \$20,357,055"

The preceding two entries refer to the same total CNR contribution for 1960. The first one is in millions of dollars to the nearest decimal, and the other quotes the exact number of dollars contributed.

During the five years 1955 to 1959, CNR paid into all pension plans a total of \$180,739,084

This did not include any payments for employees in service. (See page 18, Box No. 10, column 4.) In 1960 the amount paid out by CNR for all pensions other than for the 1935, 1952, and 1959 pension plans was \$6,800,000. (See page 21, Box No. 11, paragraph 1.) CNR did not publish figures that would permit an exact comparison for the years before 1959; however, if we round off the figure of \$6,800,000 to \$7,000,000 and, to be conservative, if we assume that the cost of all pensions other than those for the 1935, 1952, and 1959 pension plans was \$7,000,000 per year from 1955 to 1959, then the total cost of those other pension plans for five years was approximately \$35,000,000

The total cost to CNR for 1935, 1952, and 1959 pension plans (not including the cost for employees in service) was \$145,739,084

Therefore the average contribution by CNR for each year for the five years (1955 to 1959) for the 1935, 1952, and 1959 pension plans (not including that for employees in service) was at least one-fifth of \$145,739,084, or \$29,147,817

le Conseil d'administration, dans le rapport annuel de 1960, a fait la déclaration qui suit:

"Au cours de l'année, on a remplacé la méthode de capitalisation en fin de carrière de la dette de la Compagnie en vertu de ses régimes de retraite par une méthode de capitalisation à court terme en vertu de laquelle la Compagnie cotise périodiquement à la caisse comme les employés actifs au lieu de différer ses cotisations jusqu'au moment où les employés prennent leur retraite. Cela rend compte de la réduction de 10,2 millions de dollars dans les coûts de pension imputés aux opérations de 1960 par rapport à celles de 1959. La Compagnie a avisé par écrit le fiduciaire de la caisse de retraite de sa dette en souffrance en ce qui a trait aux services antérieurs de ses employés actifs."

(RÉFÉRENCE: paragraphe 1, case n° 11, p. 21.)

En ce qui concerne les régimes de pension de 1935, 1952 et 1959:

Le CN a contribué en 1959	31,4 millions \$ (Voir case n° 11)
---------------------------	---------------------------------------

Le CN a contribué en 1960	20,4 millions \$ (Voir case n° 11)
---------------------------	---------------------------------------

La réduction des contributions du CN en 1960 s'élevait à 11 millions \$ (Voir la case n° 11)

À la case n° 11, page 21, la Compagnie a affirmé que:

"Le CN a contribué en 1960 20,4 millions \$"

À la case n° 14, page 26, État de la Réserve des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1960, on apprend que:

"Contributions de la Compagnie 20 357 055 \$"

Les deux entrées qui précèdent désignent la même contribution totale du CN pour 1960. La première est exprimée en millions de dollars à la première décimale et l'autre donne le nombre exact de dollars versés.

Pendant les cinq années entre 1955 et 1959, le CN a contribué à tous les régimes de pensions un total de 180 739 084 \$

Cela ne comprenait aucun paiement aux employés en service. (Voir page 18, case n° 10, colonne 4.) En 1960, le montant versé par le CN au titre de toutes les pensions autres que celles des régimes de 1935, 1952 et 1959 s'élevait à 6 800 000 \$. (Voir page 21, case n° 11, paragraphe 1.) Le CN n'a pas publié de chiffres qui permettraient d'établir une comparaison exacte pour les années avant 1959; cependant, si nous arrondissons la somme de 6 000 000 \$ à 7 000 000 \$ et pour être conservateurs, si nous assumons que le coût de toutes les pensions autres que celles des régimes de 1935, 1952 et 1959 s'élevait à 7 000 000 \$ par année entre 1955 et 1959, le coût total de ces autres régimes de pension pour cinq ans s'élevait donc à environ 35 000 000 \$

Le coût total pour le CN des régimes de pension de 1935, 1952 et 1959 (exclusion faite du coût au titre des employés en service) était de 145 739 084 \$

Ainsi, la contribution moyenne du CN pour chaque année de cette période de cinq ans (1955 à 1959), pour les régimes de pension de 1935, 1952 et 1959 (exclusion faite des régimes offerts aux employés en service) s'élevait à au moins un cinquième de 145 739 084\$, soit 29 147 817\$

In Box No. 11, page 21, the second paragraph at the top (a statement by CNR and signed by Donald Gordon on behalf of the board of directors for the year 1960) reads:

"The revised method of funding in no way affects pension benefits but more accurately reflects the pension charges properly attributable to each year's operations. It also enables the Company's actuaries to certify each year as to the adequacy of the Pension Trust Funds for the provision of pensions both to existing pensioners and employees currently in service. Previous actuarial certificates related only to pensions actually in course of payment."

Thus, after having paid an average contribution of \$29,147,-817 per year, or slightly more, for five years (1955 to 1959) to the pension trust funds for employees upon their retirement, with no contribution for employees in service, CNR had reduced its contribution in 1960 to \$20,357,055 and the actuary retained by CNR certified as follows that:

"the Reserve for Pensions shown in the Balance Sheet of the Pension Trust Funds of Canadian National Railways, amounting to \$703,839,892 as at December 31, 1960, in our opinion, represented adequate provision for the accumulated liabilities of the pensions then approved and in force and the pensions accrued to the above date in respect of employees then in service under the 1935, 1952, and 1959 Plans . . ."

It is therefore very significant that CNR had acknowledged publicly for the first time that they had an "unfunded liability in respect of past service" of their employees. That admission of a liability was made by Donald Gordon in these words: "The Company has given a written acknowledgement to the Trustee of the Pension Funds of its outstanding liability in respect of the prior service of active employees." (REFERENCE: Page 21, Box No. 11, paragraph 1)

This admission of financial liability by CNR was in effect a promissory note. The amount of the liability was added to other current assets and investments. Thus a "promissory note" was added to "cash on the barrel head" and together they became the reserve of the pension trust funds.

For employees who entered the 1935 Plan on January 1, 1935, for every dollar they contributed during the 25-year period the company undertook to match it "dollar for dollar" inclusive of compound interest. Compound interest and annuity tables reveal that \$12 per annum (\$1 per month) will increase to \$499.75 in 25 years with annual compound interest at 4 per cent. A monthly contribution of \$1 per month with compound interest of one-third of 1 per cent for 300 months yields a total of \$514.13. For each \$300 contributed by employees for that period, CNR had undertaken to pay matching payments of \$514.13 as at December 31, 1959. The compound interest factor had increased the savings of employees (\$1 per month at 4 per cent interest for 25 years) from \$300 to \$514.13. The interest factor was approximately 40 per cent of the total accumulated. As of December 31, 1959, CNR had not contributed one cent for any employee in service (see Box No. 12, page 25), and had not acknowledged

À la case n° 11, page 21, deuxième paragraphe du haut (déclaration du CN signée par Donald Gordon au nom du Conseil d'administration pour l'année 1960) on lit comme suit:

«La nouvelle méthode de capitalisation n'influe en rien sur les prestations de retraite, mais reflète plus exactement les frais de pension engagés à chaque année. Elle permet aussi aux actuaires de la Compagnie de vérifier chaque année si celle-ci est en mesure en vertu de la caisse fiduciaire de retraite de respecter les engagements qu'elle a pris à l'égard des pensionnés et des employés actifs. Les attestations actuarielles précédentes ne portaient que sur les pensions effectivement versées.»

Ainsi, après avoir versé une contribution moyenne de 29 147 817 \$ par année, ou un peu plus, pour les cinq années (1955 à 1959) aux caisses fiduciaires de retraite pour les employés au moment de leur départ à la retraite, sans aucune contribution à l'égard des employés en service, le CN avait réduit sa contribution en 1960 à 20 357 055 \$ et l'actuaire dont les services ont été retenus par le CN a attesté comme suit:

«L'obligation actuarielle qui figure dans le bilan des caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada, et qui s'élève à 703 839 892 \$ au 31 décembre 1960, à notre avis, pourvoit suffisamment aux engagements correspondant aux pensions déjà accordées et effectivement versées ainsi qu'aux pensions prévues pour le personnel en activité à la date précitée conformément aux régimes de retraite de 1935, 1952 et 1959 . . .»

Il est donc très significatif que le CN ait reconnu publiquement pour la première fois qu'il avait «un passif non comptabilisé à l'égard des services passés» de ses employés. L'admission d'un passif a été faite par Donald Gordon en ces termes: «La société a donné une reconnaissance écrite au fiduciaire des caisses de retraite de son passif non capitalisé à l'égard des services passés d'employés en activité.» (RÉFÉRENCE: page 21, case n° 11, paragraphe 1)

Cette admission d'obligation financière de la part du CN était en réalité un billet à ordre. Le montant du passif a été ajouté aux autres avoirs et investissements à court terme. Ainsi, un «billet à ordre» a été ajouté au «comptant payé rubis sur l'ongle» et ensemble ils ont constitué la réserve des caisses fiduciaires de retraite.

Pour les employés qui ont adhéré au régime de 1935 le 1^{er} janvier de la même année, la Compagnie s'engageait à verser une part égale aux cotisations versées par les employés sur une période de 25 ans, y compris les intérêts composés. Les tables d'intérêts composés et de rentes indiquent que la somme de 12 \$ par année (1 \$ par mois) donnera sur 25 ans la somme de 499,75 \$ avec un taux d'intérêt annuel composé de 4 p. 100. Une contribution mensuelle de 1 \$ avec un intérêt composé de un tiers de 1 p. 100 sur 300 mois produit un total de 514,13 \$. Pour chaque 300 \$ cotisés par les employés pour cette période, le CN s'était engagé à verser une part égale de 514,13 \$ au 31 décembre 1959. Le facteur de l'intérêt composé avait fait passer l'épargne des employés (1 \$ par mois à 4 pour cent d'intérêt sur 25 ans) de 300 \$ à 514,13 \$. Le facteur d'intérêt représentait environ 400 p. 100 du total accumulé. Au 31 décembre 1959, le CN n'avait pas versé un cent à l'égard des employés en activité (voir case n° 12, page 25) et n'avait pas

its unfunded pension liability, which a year later they admitted was \$325,000,000. The matching compound interest payments owed by CNR on January 1, 1960, probably exceeded \$100,000,000. Those interest payments were long overdue.

Please refer again to the Pension Trust Funds Statement of Reserve at December 31, 1960, at the top right-hand side of Box No. 14, page 26. There you will find the following CNR entry:

Additions to Reserve resulting from change in method of funding

Unfunded liability in respect of past service, acknowledged by Canadian National Railways \$325,000,000

The 1960 statement of the trust funds reserve also revealed the fact that commencing in 1960 (to quote the CNR's words):

"the funding of the Company's liabilities under the C.N.R. Pension Plans was changed from the previous terminal funding method to a form of current funding under which the Company makes its pension contributions concurrently with those of employees in service rather than deferring its contributions until the employees' retirement" (Underlined by us for emphasis.)

The Change was not made to current funding, but (in CNR's words) to "a form of current funding." There was no mention of matching payments, nor any mention of the interest owed by CNR as a result of their established practice, that is, that for 25 years the company "Consistent with its established practice . . . made no transfer or allocation of funds for pensions conditionally accruing in respect of employees in service."

In the Pension Trust Funds Statement of Reserve at December 31, 1960, CNR acknowledged an unfunded liability for employees' past service amounting to \$325,000,000

In the Pension Trust Funds Balance Sheet at December 31, 1961, Canadian National Railways acknowledged liability for employees' past service amounting to \$325,000,000

In the Pension Trust Funds Statement of Reserve at December 31, 1962, the following entry appears: "Increased unfunded liability in respect of past service acknowledged by Canadian National Railways—\$70,000,000."

In the Pension Trust Funds Balance Sheet at December 31, 1962, Canadian National Railways acknowledged liability for employees' past service amounting to \$395,000,000

In the Pension Trust Funds Balance Sheet at December 31, 1963, Canadian National Railways acknowledged liability for employees' past service amounting to \$395,000,000

In the Pension Trust Funds Statement of Reserve at December 31, 1964, the following entry appears: "Increased unfunded liability in respect of past service acknowledged by Canadian National Railways \$49,000,000."

reconnu son obligation actuarielle non comptabilisée, alors qu'il admettait un an plus tard qu'elle atteignait 325 000 000 \$. Les paiements d'intérêts composés égaux que devait le CN au 1^{er} janvier 1960 dépassaient probablement 100 000 000 \$. Ces paiements d'intérêts accusaient un long retard.

Veuillez vous reporter à nouveau à l'État de la réserve des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1960, au haut de la case n° 14 à droite à la page 26. Vous trouverez alors l'entrée suivante par le CN:

Augmentation de la Réserve en raison de la modification du mode de capitalisation

Déficit actuariel à l'égard des services passés, reconnus par les Chemins de fer nationaux du Canada 325 000 000 \$

L'état de 1960 concernant la Réserve des caisses fiduciaires révèle aussi qu'à compter de 1960 (pour citer le CN):

«le mode de capitalisation du déficit actuariel de la Compagnie en vertu des régimes de pension du CN a été modifié, délaissant l'ancienne méthode de capitalisation en fin de carrière au profit d'une forme de capitalisation à court terme en vertu duquel la Compagnie verse ses contributions de pension en même temps que les cotisations des employés en service plutôt que de reporter ses contributions jusqu'au départ à la retraite des employés.» (L'auteur souligne.)

La modification n'a pas instauré un mode de capitalisation à court terme mais plutôt (pour reprendre les termes du CN) une «forme de capitalisation à court terme.» Il n'est fait aucune mention de paiements égaux, ni de l'intérêt que devait le CN en raison de sa pratique établie, à savoir, que pendant 25 années la Compagnie «conformément à sa pratique établie . . . n'a effectué aucun transfert ni aucune affectation de fonds au titre des pensions conditionnellement portées au crédit des employés en services.»

Dans l'État de la Réserve des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1960, le CN a reconnu qu'il avait un déficit actuariel à l'égard des services passés des employés qui se chiffrait à 325 000 000 \$

Dans le Bilan des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1961, les Chemins de fer nationaux du Canada ont reconnu qu'ils avaient un déficit à l'égard des services passés des employés se chiffrant à 325 000 000 \$

Dans l'État de la Réserve des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1962, on lit ce qui suit: «Augmentation du déficit actuariel à l'égard des services passés, reconnu par les Chemins de fer nationaux du Canada—70 000 000 \$»

Dans le Bilan des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1962, les Chemins de fer nationaux du Canada ont admis qu'ils avaient un déficit à l'égard des services passés des employés qui se chiffrait à 395 000 000 \$

Dans le Bilan des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1963, les Chemins de fer nationaux du Canada ont reconnu qu'ils avaient un déficit à l'égard des services passés des employés se chiffrant à 395 000 000 \$

Dans l'État de la réserve des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1964, on lit ce qui suit: «Augmentation du déficit actuariel à l'égard des services passés, reconnu par les Chemins de fer nationaux du Canada—49 000 000 \$»

In the Pension Trust Fund Balance Sheet at December 31, 1964, Canadian National Railways acknowledged liability for employees' past service amounting to \$444,000,000

In the Pension Trust Funds Statement of Assets at December 31, 1965, the entry is as follows:

"Canadian National Railways—Acknowledgement for the unfunded liability in respect of past service of employees \$444,000,000"

In the Pension Trust Funds Statement of Reserve at December 31, 1966, the following entry appears: "Additions During Year: Increase in the unfunded liability in respect of past service of employees—\$191,000,000."

In the Pension Trust Funds Statement of Assets at December 31, 1966, the following entry appears: "Canadian National Railways Acknowledgement for the unfunded liability in respect of past service of employees \$635,000,000"

In the Pension Trust Funds Statement of Financial Position at December 31, 1967, the following entry appears: "Additions During Year: Increase in the unfunded liability in respect of past service of employees—\$40,000,000."

In a CNR statement of the amount required for funding in accordance with the Pension Benefits Standards Act there appears this entry: "Initial unfunded liability at October 1, 1967 \$675,000,000"

In CNR has been "making its pension contributions concurrently with those of employees in service, rather than deferring its contributions until the employees' retirement" as stated or implied in paragraph 1, Box No. 11, page 21, then the unfunded liability of CNR would not have increased to the tremendous extent that it did from 1960 until 1967. The modus operandi of the CNR's funding policy was not published by the company in the Pension Trust Funds Statement of Financial Position at December 31, 1967, and it also was not published by the CN Pension Board. Instead, in the "Notes to the Consolidated Financial Statements," being the balance sheet of Canadian National Railways at December 31, 1967, the note in Box No. 15 below was published. It was proper for CNR to publish it where they did, but it should also have been published with the Pension Trust Funds—Statement of Financial Position at December 31, 1967.

Box No. 15

Note 4: Pension Funds

As at October 1, 1967 the unfunded liability under the Company's Pension Plans was actuarially estimated to be \$675,000,000. Previously the Company had made payments to the Pension Trust Fund in respect of interest on this unfunded liability. The Company is now liquidating this unfunded liability over a period of sixty years from October 1, 1967 by making annual payments of both principal and interest to the Pension Trust Fund as required by the Pension Benefits Standards Act. These payments have been charged to System expenses and the amount of the unfunded liability has been reduced to \$674,291,000 at December 31, 1967.

Dans le Bilan des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1964, les Chemins de fer nationaux du Canada ont reconnu qu'ils avaient un déficit à l'égard des services passés des employés se chiffrant à 444 000 000 \$

Dans l'État des avoirs des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1965, on lit ce qui suit:

«Chemins de fer nationaux du Canada—reconnaissance d'un déficit actuariel à l'égard des services passés des employés 444 000 000 \$»

Dans l'État de la réserve des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1966, on lit ce qui suit: «Augmentation en cours d'exercice: augmentation du déficit actuariel à l'égard des services passés des employés—191 000 000 \$.»

Dans l'État des avoirs des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1966, on lit ce qui suit: «Chemins de fer nationaux du Canada—reconnaissance d'un déficit actuariel à l'égard des services passés des employés 635 000 000 \$.»

Dans l'État de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1967, on lit ce qui suit: «Augmentation au cours de l'exercice: accroissement de l'obligation actuarielle à l'égard des services passés des employés—40 000 000 \$.»

Dans un État du CN concernant le montant nécessaire au titre de la capitalisation conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension, on note cette entrée: «Déficit actuariel initial au 1^{er} octobre 1967 675 000 000 \$.»

Si le CN avait versé ses contributions de pension en même temps que les cotisations des employés en activité, plutôt que de reporter ces contributions jusqu'au départ à la retraite des employés» comme c'est donné à entendre au paragraphe 1, case n° 11, page 21, alors le déficit actuariel du CN n'aurait pas augmenté dans la mesure aberrante où il l'a fait entre 1960 et 1967. Le CN n'a pas publié les détails de sa politique de capitalisation dans l'État de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1967, et ces données n'ont pas non plus été publiées par la Commission des pensions du CN. Au contraire, dans les «Notes aux états financiers consolidés», qui constituent le Bilan des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1967, la note qui apparaît à la case n° 15 ci-dessus n'a pas été publiée. Le CN avait raison de la publier où il l'a fait, mais il aurait aussi dû publier la note avec l'État de la situation financière des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1967.

Case n° 15

Note 4: Régimes de retraite

Au 1^{er} octobre 1967, le déficit actuariel en vertu des régimes de retraite de la Compagnie a été estimé par les actuaires à 675 000 000 \$. La Compagnie avait déjà versé des paiements aux caisses fiduciaires de retraite à l'égard de l'intérêt sur ce déficit actuariel. La Compagnie amortit maintenant ce déficit actuariel sur une période de 60 ans à compter du 1^{er} octobre 1967 en effectuant des paiements annuels de principal et d'intérêt aux caisses fiduciaires de retraite tel que prévu dans la Loi sur les normes des prestations de pension. Ces paiements sont imputés à l'exploitation et le montant du déficit actuariel a été ramené à 674 291 000 \$ au 31 décembre 1967.

In the above reproduced note, CNR stated: "Previously the Company had made payments to the Pension Trust Fund in respect of interest on this unfunded liability." If reference was being made to employees in service, then the word "previously" could only mean the period from 1960 to 1967. Before 1960, to quote CNR's words, "the railway has made no transfer or allocation of funds for pensions conditionally accruing in respect of employees now in service."

The next sentence in Box No. 15 says: "The Company is now liquidating this unfunded liability over a period of sixty years from October 1, 1967 by making annual payments of both principal and interest to the Pension Trust Fund as required by the Pension Benefits Standards Act." CNR was permitted to pay that unfunded liability on an amortized basis; that is, in equal payments for 60 years, which were divided each year into interest and principal payments.

If you now compare the statements made by CNR in paragraph 1, Box No. 11, page 21 with the statements made in Box No. 15, you will find that the statements in those two boxes cannot be reconciled. These statements are not compatible nor consistent—THEY ARE CONTRADICTORY!

The last item on the Pension Trust Funds Statement of Reserve at December 31, 1960, now follows:

<u>"Interest earned on contributions made by the Company and employees"</u>	<u>\$15,585,234"</u>
---	----------------------

Box No. 16 and the tables it contains are on page 36.

Under the 1935 pension plan, our trustees (CNR officers) invested our trust funds (the Annuity Trust Account) in Dominion Government securities, or securities guaranteed by the Dominion Government. This was done to assure the safety of the trust funds invested. REFERENCE: Rule 8, Box No. 3 on page 6. Actually, the lower the interest income on Annuity Trust Account investments, the less interest CNR was obligated to pay when they matched the interest earnings on employees' contributions. In 1959, and subsequently, when many thousands of employees switched from the 1935 Plan to the 1959 Plan, instead of receiving the benefit of matching payments and interest earnings they made the same contributions as before, and CNR guaranteed to pay the balance of the amount required to pay for a pension based on average earnings for the last five years in service.

The change to the 1959 Plan brought a major change to the investment policy. The trustees gradually switched their investment portfolio to a major degree from bonds to company shares and real estate. This was sound business, but it was not done for the benefit of employees and pensioners. It was done for the sole benefit of CNR.

If you will now refer to column 2 in Box No. 16 you will find that the interest earned in 1960 was \$15,585,234. In 1981 the net earnings on investments were more than 21 times as large, or \$329,040,000.

Dans la note reproduite ci-dessus, le CN a déclaré: «La Compagnie avait déjà versé des paiements aux caisses fiduciaires de retraite à l'égard de l'intérêt sur ce déficit actuariel.» Si mention avait été faite des employés en activité, alors le terme «déjà» ne pourrait que désigner la période de 1960 à 1967. Avant 1967, pour reprendre les termes du CN, «de réseau n'avait effectué aucun transfert ni aucune affectation de fonds au titre des pensions conditionnellement portées au crédit des employés présentement en service.»

La prochaine phrase de la case n° 15 se lit comme suit: «La Compagnie amortit maintenant ce déficit actuariel sur une période de 60 années à compter du 1^{er} octobre 1967 en effectuant des paiements annuels de principal et d'intérêt aux caisses fiduciaires de retraite tel que prévu dans la Loi sur les normes des prestations de pension.» On a permis au CN d'amortir ce déficit actuariel, c'est-à-dire, d'effectuer des paiements égaux sur une période de 60 ans, divisés chaque année en paiements d'intérêt et de principal.

Si vous comparez les déclarations faites par le CN au paragraphe 1, case n° 11, de la page 21 aux déclarations faites à la case n° 15, vous verrez que celles-ci ne peuvent être réconciliées. Elles sont non seulement incompatibles, elles sont contradictoires!

Le dernier item de l'État de la réserve des caisses fiduciaires de retraite au 31 décembre 1960 suit:

<u>"Intérêt couru sur les contributions versées par la Compagnie et les employés"</u>	<u>15 585 234 \$»</u>
---	-----------------------

La case n° 16 et les tableaux qu'elle contient se trouvent à la page 36.

En vertu du régime de pension de 1935, nos fiduciaires (cadres du CN) ont investi nos fonds en fiducie (Compte fiduciaire des rentes) en achetant des titres du gouvernement du Dominion ou des titres garantis par le gouvernement du Dominion. Cela a été fait pour assurer la sécurité des fonds en fiducie investis. RÉFÉRENCE: règle 8, case n° 3, à la page 6. En réalité, moins le revenu sous forme d'intérêt était élevé sur les investissements du Compte fiduciaire des rentes, moins le CN était obligé de payer d'intérêt lorsqu'il versait des paiements égaux aux intérêts produits par les cotisations des employés. En 1959, et par la suite, quand plusieurs milliers d'employés ont passé du régime de 1935 au régime de 1959, au lieu de recevoir l'avantage de paiements égaux et d'intérêts, ils ont versé la même cotisation qu'avant, et le CN s'est engagé à payer la différence nécessaire pour payer une pension basée sur les gains moyens des cinq dernières années de service.

Le transfert au régime de 1959 a entraîné un remaniement important de la politique d'investissement. Les fiduciaires ont graduellement modifié la composition de leur portefeuille d'investissement, délaissant largement les obligations au profit d'actions de la Compagnie et de placements immobiliers. C'était une sage décision, mais elle n'a pas été prise dans l'intérêt des employés et des pensions. Elle a été prise pour le seul bien du CN.

Si vous reportez maintenant à la colonne 2, case n° 16, vous verrez que l'intérêt gagné en 1960 s'élevait à 15 585 234 \$. En 1981, le produit net des investissements était de 21 fois supérieur, atteignant 329 040 000 \$.

In Box No. 16 we have compared the investment earnings for each year with the current assets and investments as of the end of the previous year. Our comparison was made to determine the rate of investment earnings for each year. Column 4 in Box 16 reveals some interesting results.

For the year 1970, the earnings rate was down from 5.63 per cent in 1969 to 3.04 per cent. That was a very large decrease in earnings in 1970. If you were to question the CNR officers, then we believe that you would find that when investment securities in the pension trust funds are sold at a loss, the amount of the loss is then charged to the investment income for that particular year. It is sound business practice to do that, but a record of such entries should be published with the annual financial statements.

For 1979, 1980, and 1981, the investment earnings rate was 11.10, 12.76, and 13.60 per cent respectively. These rates are very high. If investments were made in a given year and sold in the same year at a profit, the profit would have been credited to Net Earnings on Investments. If any such profitable transactions were made, they would have increased the investment earnings for the year, as well as the investment earnings rate. The format of the annual statements is such that no information is published in respect to the components that together form the net earnings on investments. It is obvious to our association that an inordinate amount of investment information has not been and still is not being provided in the annual reports by the CNR officers who are in control of our pension trust funds, which are well in excess of \$4 billion.

A la case n° 16, nous avons comparé le produit des investissements pour chaque année avec les actifs et les investissements à court terme à la fin de l'exercice précédent. Notre comparaison avait pour but de déterminer le taux de rendement des investissements pour chaque année. La colonne 4, à la case 16 fait état de résultats intéressants.

Pour l'année 1970, le taux de rendement était passé de 5,63 pour cent en 1969 à 3,04 pour cent. C'est là une très importante diminution du rendement en 1970. Si vous deviez questionner les cadres du CN, nous croyons que vous découvrirez alors que lorsque les titres d'investissement dans les caisses fiduciaires de retraite sont vendus à perte, le montant de la perte est alors imputé au revenu d'investissement pour cette année donnée. C'est une décision saine, mais un état de pareilles entrées devrait être publié avec les états financiers annuels.

Pour 1979, 1980 et 1981, le taux de rendement de l'investissement était de 11,10, 12,76 et 13,60 pour cent respectivement. Ces taux sont très élevés. Si des placements étaient effectués dans une année donnée et vendus à profit la même année, le profit serait imputé au produit net des investissements. Si une telle transaction profitable était faite, les revenus d'investissement pour l'année augmenteraient ainsi que le taux de rendement de l'investissement. La présentation des états annuels est telle qu'aucun renseignement n'est publié à l'égard des éléments qui ensemble constituent le produit net des investissements. Il est évident pour notre association qu'une quantité incroyable de renseignements concernant les investissements n'a pas donnée et n'est toujours pas fournie dans les rapports annuels des cadres du CN qui ont le contrôle de nos caisses fiduciaires de retraite qui contiennent au-delà de 4 milliards de dollars.

Box No. 16

NET EARNINGS ON INVESTMENTS
CNR Pension Trust Funds
1935 and 1959 Pension Plans

Column 1 For The Years	Column 2 Interest earned on contributions made by Company and employees	Column 3 Current Assets and Investment as of the last day of previous year	Column 4 Interest Rate Return on an Annual Basis	Column 5 Total of All Net earnings on Investments Jan. 1, 1960 to Date
1960	\$ 15,585,234	\$ 347,598,127	4.48	\$ 15,585,234
1961	17,089,758	378,839,892	4.51	32,674,992
1962	18,928,338	412,617,542	4.59	51,603,330
For The Years	Net earnings on contributions made by Company and employees	Heading remains as above	Earnings Rate Return on an Annual Basis	
1963	21,535,338	450,599,085	4.78	73,138,668
1964	23,830,471	490,486,937	4.86	96,969,139
For The Years	Net earnings on Investments	Heading remains as above	Investment Earnings Rate on an Annual Basis	
1965	25,932,593	531,627,361	4.88	122,901,732
1966	28,763,156	575,887,009	4.99	151,664,888
1967	34,541,149	626,818,658	5.51	186,206,037
1968	39,214,027	684,962,758	5.72	225,420,064
1969	41,835,484	743,321,106	5.63	267,255,548
1970	23,984,003	789,349,551	3.04	291,239,551
1971	45,103,796	818,203,051	5.51	336,343,347
1972	60,803,818	870,758,014	6.98	397,147,165
1973	50,010,249	950,613,245	5.26	447,157,414
1974	61,131,731	1,049,845,076	5.82	508,289,145
1975	69,728,000	1,170,070,599	5.96	578,017,145
1976	83,377,000	1,295,993,000	6.43	661,394,145
1977	99,146,000	1,461,874,000	6.78	760,540,145
1978	128,114,000	1,615,470,000	7.93	888,654,145
1979	201,508,000	1,815,514,000	11.10	1,090,162,145
1980	264,587,000	2,073,488,000	12.76	1,354,759,145
1981	329,040,000	2,419,762,000	13.60	1,683,789,145

All figures in columns 2 and 3 are from audited annual reports of either the CN Pension Board or the Canadian National Railways and were signed by an officer of the CNR. All figures in columns 4 and 5 are based on calculations or additions of audited figures in columns 2 and 3.

The accuracy of all figures on this page is confirmed by J. Earl White May 31, 1982

case n° 16

PRODUIT NET DES INVESTISSEMENTS
Caisses fiduciaires de retraite du CN
Régimes de retraite de 1935 et 1959

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Pour les années	Revenu d'intérêt sur les contributions de la Compagnie et des employés	Actif à court terme et placements au dernier jour de l'exercice précédent	Taux d'intérêt sur une base annuelle	Total de tous les produits nets des investissements 1 ^{er} jan. 1960 à aujourd'hui
1960	15 585 234 \$	347 598 127 \$	4,48	15 585 234 \$
1961	17 089 758	378 839 892	4,51	32 674 992
1962	18 928 338	412 617 542	4,59	51 603 330
Pour les années	Bénéfices nets sur les contributions de la Compagnie et des employés	Rubrique inchangée	Taux de rendement sur une base annuelle	
1963	21 535 338	450 599 085	4,78	73 138 668
1964	23 830 471	490 486 937	4,86	96 969 139
Pour les années	Produit net des investissements	Rubrique inchangée	Taux de rendement des placements sur une base annuelle	
1965	25 932 593	531 627 361	4,88	122 901 732
1966	28 763 156	575 887 009	4,99	151 664 888
1967	34 541 149	626 818 658	5,51	186 206 037
1968	39 214 027	684 962 758	5,72	225 420 064
1969	41 835 484	743 321 106	5,63	267 255 548
1970	23 984 003	789 349 551	3,04	291 239 551
1971	45 103 796	818 203 051	5,51	336 343 347
1972	60 803 818	870 758 014	6,98	397 147 165
1973	50 010 249	950 613 245	5,26	447 157 414
1974	61 131 731	1 049 845 076	5,82	508 289 145
1975	69 728 000	1 170 070 599	5,96	578 017 145
1976	83 377 000	1 295 993 000	6,43	661 394 145
1977	99 146 000	1 461 874 000	6,78	760 540 145
1978	128 114 000	1 615 470 000	7,93	888 654 145
1979	201 508 000	1 815 514 000	11,10	1 090 162 145
1980	264 587 000	2 073 488 000	12,76	1 354 759 145
1981	329 040 000	2 419 762 000	13,60	1 683 789 145

Tous les chiffres qui figurent dans les colonnes 2 et 3 sont tirés des rapports annuels vérifiés de la Commission des pensions du CN ou des Chemins de fer nationaux et été signés par un cadre du CN. Tous les chiffres des colonnes 4 et 5 sont fondés sur des calculs ou des additions aux chiffres vérifiés des colonnes 2 et 3.

L'exactitude de tous les chiffres sur cette page est confirmée par: J. Earl White le 31 mai 1982.

Bound into the back of and forming a part of this submission are five financial exhibits prepared by us, titled Exhibits K, M, N, O, and P. All figures in these exhibits are copied from audited financial statements of the Canadian National Railways Pension Trust Funds for the years 1960 to 1981 and reproduced in tabular form.

EXHIBIT K is a record of employee contributions less refunds, along with investment income and pensions paid. Contributions by CNR were purposely not included. This exhibit is conclusive evidence that the contributions and income shown far exceed the outlay required to pay pensions each year, except for the year 1970. For the 22 years recorded, employee contributions less refunds, along with investment income, amount to \$2,491,413,509. The total of pensions paid during those 22 years is \$1,682,161,630. It is significant that if CNR had not been required to contribute any payments, the surplus cash available for investment still would have been \$809,251,879.

EXHIBIT M is a record of all income and disbursements for the CNR 1935 and 1959 pension trust funds. The figures therein are the same as those in Exhibit K, except that the contributions of CNR for the 22-year period have been included. Columns 9 and 10 reveal the amount by which all contributions exceed pensions paid on both an annual basis and a cumulative basis. Such figures could have been produced by the Canadian Railway Labour Association, by the labor members on the CN Pension Board, or by the Gen Chairmen's Association. It is suggested that it is significant that not one of these organizations has ever published such revealing information about the CNR Pension Trust Funds. Why not?

EXHIBIT N is a record of the changes to the assets in these pension trust funds. Exhibit N is divided into three parts by two pairs of vertical double lines. The first section is composed of columns 1, 2, and 3. The figures in columns 2 and 3 represent the total assets in the fund, including the nebulous unfunded liability of Canadian National Railways. The immensity of the increases in the total assets in this fund as of 1976 are awe-inspiring. The middle section of Exhibit N is composed of the current assets and investments in the fund as at each year-end. Column 4 provides a percentage figure for each year. It shows, for each year, what percentage of the total assets are "hard" assets compared with the "soft" assets that are shown in the third section. Column 7 also provides a percentage figure showing the percentage increase in the "hard" assets for each year. The increase in assets each year has been calculated as a percentage of the total "hard" assets in the fund at the end of the previous financial year.

The third section of EXHIBIT N comprises columns 8, 9, 10, and 11. It is a record of the total net debit or the total net credit to the unpaid pension fund liability of Canadian National Railways since January 1, 1960. Column 8 provides a

Cinq annexes financières préparées par nous et intitulées Annexes K, M, N, O et P sont jointes au présent mémoire. Tous les chiffres donnés dans les annexes sont tirés des états financiers vérifiés des caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada pour les années 1960 à 1981 et reproduits sous forme de tableaux.

L'ANNEXE K présente l'état des cotisations des employés moins les remboursements, ainsi que des revenus d'investissement et des pensions versées. Les contributions du CN ont délibérément été omises. Cette annexe démontre de façon conclusive que les contributions et le revenu indiqués dépassent de beaucoup les dépenses nécessaires pour payer les pensions chaque année, sauf en 1970. Pour les 22 années données, les cotisations des employés moins les remboursements, avec le revenu d'investissement, se chiffrent à 2 491 413 509 \$. Le total des pensions versées pendant ces 22 années s'élève à 1 682 161 630 \$. Il convient de signaler que si le CN n'avait pas été tenu de verser des paiements, l'encaisse excédentaire disponible pour les investissements aurait quand même été de 809 251 879 \$.

L'ANNEXE M présente les données concernant les recettes et les débours au titre des caisses fiduciaires de retraite de 1935 et 1959 du CN. Les chiffres que contient cette annexe sont les mêmes que ceux de l'annexe K, sauf que les contributions du CN pour la période de 22 années ont été incluses. Les colonnes 9 et 10 donnent le montant de la différence entre les contributions et les pensions versées sur une base annuelle et cumulative. Ces chiffres auraient pu être produits par l'Association des syndicats de cheminots du Canada, par les représentants syndicaux siégeant à la Commission des pensions du CN ou par l'Association des présidents généraux. Nous sommes d'avis qu'il est significatif qu'aucune de ces organisations n'ait jamais publié des renseignements aussi révélateurs au sujet des caisses fiduciaires de retraite du C.N. Pourquoi pas?

L'ANNEXE N présente les variations dans les avoirs des caisses fiduciaires de retraite. Elle est divisée en trois parties par deux séries de lignes verticales doubles. La première section se compose des colonnes 1, 2 et 3. Les chiffres qui apparaissent dans les colonnes 2 et 3 représentent le total des avoirs dans la caisse, y compris le déficit actuariel nébuleux des Chemins de fer nationaux du Canada. L'ampleur des augmentations dans le total des avoirs de cette caisse à compter de 1976 est impressionnante. La section du milieu de l'annexe N se compose des avoirs et des investissements à court terme dans la caisse à la fin de chaque exercice. La colonne 4 donne un pourcentage pour chaque année. Elle démontre, pour chaque année, quel pourcentage du total des avoirs représente des éléments d'actif investis par comparaison aux éléments d'actif disponibles qui apparaissent dans la troisième section. La colonne 7 exprime aussi en pourcentage l'augmentation des actifs immobilisés pour chaque année. L'augmentation des avoirs chaque année a été calculée en pourcentage du total des actifs immobilisés dans la caisse à la fin de l'exercice financier précédent.

La troisième section de l'ANNEXE N comprend les colonnes 8, 9, 10 et 11. Elle indique le débit net total ou le crédit net total du déficit actuariel des Chemins de fer nationaux du Canada depuis le 1^{er} janvier 1960. La colonne 8 exprime en

percentage figure for each year showing what percentage of the total assets represents a promise by CNR to pay the funds progressively during this century and part of the next century. In any event, if no change is made in the policy of placing ever-increasing liabilities "on the cuff," nearly all pensioners and employees will be dead before such indebtedness is paid.

EXHIBIT N contains two sets of figures for the year 1968. The first set of figures was copied from the CNR annual report for 1968. During the year 1969, the CNR decided to change the assumed interest rate used in calculating the assets and investment income and the liabilities and their potential for increase. This was an interest-rate calculation that changed the assumed rate on the entire fund from 4 per cent to 7.5 per cent. CNR has called it an "actuarial assumption." Actually, it is merely a mathematical assumption. By that simple mathematical calculation it was determined that a much smaller pension fund was required because it would earn, by the new mathematical assumption, 7.5 per cent instead of 4 per cent. This new assumption applied to the entire fund—that part paid by employees, and that part owed by CNR. The actuary retained by CNR calculated that the entire fund could be reduced by \$371,013,250. In columns 2 and 3, you will see that the total fund was reduced by that amount; and in columns 9 and 10, you will see where the total "surplus," was used to reduce the "unfunded liability" of CNR, from \$671,423,250 to \$300,410,000.

After applying the entire "surplus" of \$371,013,250 in reduction of CNR indebtedness, one would expect the debt to be kept under control. You are invited to observe in columns 9 and 10 the pathetic record of ever-mounting pension fund debt. In 1981, it increased by 28 per cent over the balance of the previous year, the 1981 increase alone being \$328,134,000. The unpaid liability at year-end in 1981 was almost exactly five times as large as it was in 1968 after the mathematical assumption rip-off. If CNR were to now change the assumed rate of interest from 7.5 per cent to 12 per cent on grounds that current interest rates are that high, then it would be every bit as reasonable as the change from 4 to 7.5 per cent. CNR could thereby rip-off this pension trust fund again, and for a much larger amount. In such event, we could reasonably expect our "gallant" general chairmen, who represent all contract employees, to silently acquiesce.

The assumed interest rate of 4 per cent should have been maintained from 1935 to the present. In such event, there would have been a large surplus every year in the account for net earnings on investments. The surplus, which is now applied in the reduction of the CNR debt, should have been available in the pension trust funds for indexing pensions being paid by anywhere from 50 per cent to 75 per cent of the increase in the Consumer Price Index. In 1969, CNR had to choose between paying the large surplus earnings to pensioners, as they could have done and morally should have done, or appropriating these surplus funds to the reduction of CNR indebtedness as they were legally able to do. That is just what they did. The

pourcentage pour chaque année le total des avoirs réservés conformément à la promesse faite par le CN d'amortir sa dette progressivement au cours de ce siècle et au début du prochain siècle. De toute façon, si aucune modification n'est apportée à la politique selon laquelle la Compagnie continue d'accumuler un passif toujours croissant «à crédit», presque tous les pensionnés et les employés seront décédés avant que la dette ne soit remboursée.

L'ANNEXE N contient deux séries de chiffres pour l'année 1968. La première est tirée du rapport annuel du CN pour 1968. Pendant l'année 1969, le CN a décidé de modifier les hypothèses quant aux taux d'intérêt utilisées dans le calcul des avoirs et du revenu d'investissement d'une part et du passif et de ses possibilités d'augmentation d'autre part. Il s'agit là d'un calcul du taux d'intérêt qui a modifié de 4 pour cent à 7,5 pour cent l'hypothèse applicable à la caisse toute entière. Le CN l'a qualifié d'*«hypothèse actuarielle»*. En réalité, ce n'est qu'une hypothèse mathématique. Par ce simple calcul mathématique, on a décidé qu'une plus petite caisse de retraite était nécessaire parce qu'elle aurait un rendement, selon la nouvelle hypothèse mathématique, de 7,5 pour cent au lieu de 4 pour cent. Cette nouvelle hypothèse s'appliquait à la caisse toute entière—la cotisation versée par les employés et la part que doit le CN. L'actuaire engagé par le CN a calculé que la caisse toute entière pouvait être réduite à 371 013 250 \$. Les colonnes 2 et 3 révèlent que la caisse toute entière a effectivement été réduite de ce montant et les colonnes 9 et 10 indiquent que «l'excédent» total a été utilisé pour ramener le «déficit actuel» du CN de 671 423 250 \$ à 300 410 000 \$.

Après avoir utilisé «l'excédent» tout entier de 371 013 250 \$ pour réduire le déficit du CN, on pourrait s'attendre que la dette soit contrôlée. Vous êtes invité à remarquer dans les colonnes 9 et 10 le bilan pathétique de la dette toujours croissante de la caisse de retraite. En 1981, elle a augmenté de 28 pour cent par rapport au solde de l'année précédente, l'augmentation pour 1981 seulement s'élevant à 328 134 000 \$. Le déficit actuiciel à la fin de l'exercice financier de 1981 était presque exactement cinq fois plus important qu'il ne l'était en 1968 après la fraude pratiquée grâce à l'hypothèse mathématique. Si le CN devait maintenant modifier le taux assumé d'intérêt pour le porter de 7,5 pour cent à 12 pour cent sous prétexte que les taux d'intérêt actuels ont atteint ce niveau, ce serait alors tout aussi raisonnable que la majoration initiale de 4 à 7,5 pour cent. Le CN pourrait alors frauder cette caisse fiduciaire de retraite et pour une somme beaucoup plus élevée. Le cas échéant, nous nous attendrions raisonnablement à ce que nos «galants» présidents généraux, qui représentent tous les employés à contrat, acquiescent en silence.

Le taux d'intérêt assumé de 4 pour cent aurait dû être maintenu de 1935 à maintenant. Il y aurait alors eu un excédent important chaque année dans la caisse au titre du produit net des investissements. L'excédent, qui sert maintenant à réduire la dette du CN, aurait dû être placé dans les caisses fiduciaires de retraite afin d'indexer les pensions versées dans une proportion variant entre 50 et 75 pour cent de l'augmentation de l'Indice des prix à la consommation. En 1969, le CN a dû choisir entre verser les importants profits excédentaires aux pensionnés, comme il aurait pu le faire et comme il aurait moralement dû le faire, ou utiliser ces fonds excédentaires pour réduire la dette du CN comme il était

action of CNR in this rip-off was shameful, and the lack of action by the employees' certified bargaining agents (our so-called labor union leaders) was indeed disgusting. Parliamentarians, railwaymen, and, we hope, the certified bargaining agents, must be ever vigilant in case CNR makes another attempt at an even larger rip-off by assuming an interest rate higher than the present 7.5 per cent.

EXHIBIT P is being described here out of alphabetical sequence because it is appropriate to do so, as will be seen.

When a party to a contract to match payments dollar for dollar, or to buy a house, is delinquent in making payments at a prescribed time, that party may have the privilege of paying interest to compensate for being late, or as in the case of CNR, of agreeing to pay interest at some dim future date. By such means, contracts have been kept alive. In such cases CNR came through and paid the principal and compound interest. In 1960 CNR contributed \$20,357,055 to the pension fund just as if it was a principal payment. They boasted that they contributed more in 1960 and in many subsequent years than CNR employees did. All of the \$20,357,055 was less than the interest owed by CNR, so all of it in 1960 and continuously until 1966 was applied in payment of interest. If you compare the payments made in column 6 of Exhibit P with the figures in column 8, you will see exactly how much was applied in payment of interest and principal. The payment of interest is, in effect, a penalty paid for the late payment of principal, and it should not be included by CNR as their contribution just as if it were a current payment of principal.

The subject of CNR contributions to the pension fund has been dealt with in this submission based on statements by CNR reproduced in Box No. 13 on page 25 and Box No. 15 on page 34. In Exhibit P, column 7, there is a cumulative total of \$1,520,860,075 interest paid from 1960 to date. In column 9 there is a cumulative total of \$189,291,518 principal paid from 1967 to 1981. The two columns, when added together, total \$1,710,151,593. CNR contributions from 1960 to 1981 are recorded in column 5 but we did not have room to provide a cumulative total of them.

CNR consistently has claimed that they have paid far more in contributions than employees. Of the \$1,710,151,593 paid in by CNR, 88.9 per cent was for interest. They have paid principal payments totalling \$189,291,518, compared with \$807,624,364 contributed by employees. (See Exhibit P, column 3.) Employee payments are all principal payments. Employees have paid more than four times as much in principal payments as CNR has paid. The officers of CNR should be asked to refrain from publishing grossly misleading statements about paying into the pension funds twice as much money as employees. Employees believe such statements, and they do not have available to them the facilities to refute such ridiculous statements by CNR.

légalement en droit de le faire. Et c'est ce qu'il a fait. Le comportement du CN dans cette fraude est honteux et l'absence d'intervention par les agents négociateurs accrédités des employés (nos soit-disant dirigeants syndicaux) a été dégoûtante. Les parlementaires, les employés des chemins de fer, et, nous l'espérons, les agents négociateurs accrédités, doivent être vigilants au cas où le CN tenterait une fraude de plus grande portée en adoptant l'hypothèse d'un taux d'intérêt plus élevé que les 7,5 pour cent actuels.

L'ANNEXE P n'a pas été décrite dans l'ordre alphabétique habituel pour la raison bien évidente qui suit.

Quand une partie à un contrat prévoyant le versement de paiements égaux, ou l'achat d'une maison, ne fait pas ses paiements au moment prescrit, cette partie peut avoir le privilège de payer de l'intérêt pour compenser le fait qu'elle est en retard, ou comme ce fut le cas pour le CN, d'accepter de payer de l'intérêt dans un avenir plus ou moins indéterminé. De cette façon, des contrats ont pu être maintenus en vigueur. Dans de tels cas, le CN s'est empressé de payer le principal et l'intérêt composé. En 1960, le CN a contribué 20 357 055 \$ à la caisse de retraite comme s'il s'agissait uniquement d'un paiement de principal. Il s'est vanté d'avoir contribué davantage en 1960 et dans les années subséquentes que ne l'avaient fait les employés du CN. Cette somme de 20 357 055 \$ était moins élevée que l'intérêt que devait le CN, ce qui fait qu'en 1960 et pendant chaque année jusqu'en 1966, la somme totale a été appliquée au paiement de l'intérêt. Si vous comparez les paiements faits à la colonne 6 de l'Annexe P aux chiffres de la colonne 8, vous verrez exactement quelle part a été appliquée au paiement de l'intérêt et quelle part au paiement du principal. Le paiement d'intérêt est, en réalité, une amende payée pour le versement tardif du principal, et ne devrait pas être inclus par le CN dans le total de sa contribution comme s'il s'agissait du paiement régulier de principal.

Le sujet des contributions du CN à la caisse de retraite a été traité dans ce mémoire en fonction des déclarations du CN reproduite à la case n° 13 de la page 25 et de la case n° 15 de la page 34. À l'Annexe P, colonne 7, apparaît le total cumulatif de 1 520 860 075 \$ d'intérêt payé entre 1960 et maintenant. A la colonne 9, on donne le total cumulatif de 189 291 518 \$ de principal payé entre 1967 et 1981. Le total des deux colonnes s'élève à 1 710 151 593 \$. Les contributions du CN entre 1960 et 1981 apparaissent dans la colonne 5 mais nous n'avions pas l'espace voulu pour donner le total cumulatif.

Le CN a prétendu à maintes reprises avoir payé davantage de contributions que les employés. Sur le total de 1 710 151 593 \$ contribués par le CN, 88,9 pour cent étaient au titre des intérêts. Il a versé des paiements de principal se chiffrant à 189 291 518 \$ comparativement à des cotisations de 807 624 364 \$ payées par les employés. (Voir Annexe P, colonne 3.). Les paiements des employés sont tous des paiements de principal. Les employés ont payés plus de quatre fois plus de principal que le CN. On devrait demander aux cadres du CN de ne pas publier de déclarations trompeuses où il affirme que la Compagnie a versé deux fois plus de contributions à la caisse de retraite que les employés. Certains employés croient de telles déclarations et n'ont pas les moyens de réfuter ces affirmations ridicules du CN.

The following general information is significant: For the years 1979, 1980, and 1981,

The total of contributions by employees was \$210,372,000

The total of contributions by CNR was \$552,469,000

The total of net earnings on investments was \$795,135,000

The total revenue from all sources was \$1,557,976,000

The total cost of pensions paid was \$517,849,000

EXHIBIT O. This six-page exhibit is a record of every debit and every credit in the pension liability account of Canadian National Railways from January 1, 1960 to December 31, 1981.

It is very difficult to read and understand many CNR financial statements from 1967 to 1972. Accordingly, several photographic reproductions were made for the years 1967, 1968, and 1969.

For the year 1970, CNR published a financial statement showing that contributions to the pension fund by the company totalled \$32,634,760. At the foot of the statement they stated what amounts were owing to the fund in accordance with the Pension Benefits Standards Act. Two amounts were owing: One had been reduced by \$249,248 from the previous year, and the other by \$350,904. You will see these entries in Exhibit O, page 4. In our Exhibit M, the CNR contribution of \$32,634,760 has been increased by those reductions in debt. In 1970, CNR actually contributed \$33,234,912, which is recorded in our attached Exhibit M, column 5, for that year: \$32,634,760 + \$249,248 + \$350,904 = \$33,234,912.

CNR pension trust funds financial statements for 1971 were prepared on a similar basis. The contribution reported by the company, and the reduced amount of debt published at the foot of the statement with no explanation that any reduction had occurred, were similar to the 1970 balances of reduced debt. The final figure of \$41,821,355 below is the amount we reported in Exhibit M as the 1971 contribution by CNR: \$39,494,641 + \$1,949,493 + \$377,221 = \$41,821,355. Any employee who read the 1970 or 1971 statements of CNR contributions would reasonably have believed that the company's published figures under the heading "Contributions by the Company" in each year, were factual. On the contrary, however, they were indeed very misleading! It would, of course, have been highly improper for CNR to have reported larger contributions than were made by them. Is it less improper for the company's stated contributions to have been presented under the heading "Contributions by the Company" in a manner that implied that CNR's required payment to the pension trust funds was much less than the amount that the company actually contributed?

In support of our questioning of the propriety of CNR's manner of reporting its contributions, we refer you to our attached Exhibit O, page 4. There you will find that we have published, in our calculations of CNR's balance of financial liability, to the pension trust funds, the following information for 1971: "PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$99,250,752 TO \$97,301,259. CREDIT REDUCTION OF \$1,949,493".

Les renseignements généraux qui suivent sont significatifs. Pour les années 1979, 1980 et 1981:

Le total des contributions par les employés s'élevait à	210 372 000 \$
---	----------------

Le total des contributions du CN	552 469 000 \$
----------------------------------	----------------

Le total des produits nets sur les investissements	795 135 000 \$
--	----------------

Le revenu total de toutes sources	1 557 976 000 \$
-----------------------------------	------------------

Le coût total des pensions versées	517 849 000 \$
------------------------------------	----------------

ANNEXE O. Cette annexe de six pages donne tous les débits et tous les crédits du compte d'obligations actuarielles des Chemins de fer nationaux du Canada du 1^{er} janvier 1960 au 31 décembre 1981.

Il est très difficile de lire et de comprendre de nombreux états financiers du CN pour les années entre 1967 et 1972. Par conséquent, plusieurs reproductions par procédé photographique ont été faites pour les années 1967, 1968 et 1969.

Pour l'année 1970, le CN a publié un état financier qui montre des contributions à la caisse de retraite par la compagnie se chiffrant à 32 634 760 \$. En bas de l'État, la Compagnie présente les montants dûs à la caisse conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension. Deux montants étaient dûs: un avait été réduit de 249 248 \$ par rapport à l'année précédente, et l'autre de 350 904 \$. Vous verrez ces entrées à la page 4 de l'Annexe O. Dans notre Annexe M, la contribution de 32 634 760 \$ par le CN avait été majorée des deux réductions de l'obligation actuarielle. En 1970, le CN a contribué en réalité 33 234 912 \$ et cette somme est inscrite dans notre Annexe M ci-jointe à la colonne 5, pour cette année-là: 32 634 760 \$ + 249 248 \$ + 350 904 \$ = 33 234 912 \$.

Les états financiers des caisses fiduciaires de retraite du CN pour 1971 ont été préparés de la même façon. La contribution déclarée par la Compagnie, et le montant réduit de l'obligation actuarielle publié en bas de l'État sans aucune indication d'une réduction quelconque, étaient semblables au solde de l'obligation réduite rapporté en 1970. Le chiffre final de 41 821 355 \$ ci-dessous est le montant que nous avons indiqué à l'Annexe M comme étant la contribution du CN pour 1971: 39 494 641 \$ + 1 949 493 \$ + 377 221 \$ = 41 821 355 \$. Un employé qui aurait lu les États des contributions du CN pour 1970 ou 1971 aurait eu raison de croire que les chiffres publiés par la Compagnie sous la rubrique «contributions de la Compagnie» pour chaque année étaient factuels. Cependant, ils étaient au contraire très trompeurs! Évidemment, il aurait été fort irrégulier que le CN fasse état de contributions plus élevées qu'elles ne l'étaient en réalité. Or, était-il plus conforme aux règles que la Compagnie présente ses contributions sous la rubrique «contributions de la Compagnie» d'une façon qui donnait à entendre que le paiement que devait verser le CN aux caisses fiduciaires de retraites était moins élevé que le montant que la Compagnie avait contribué en réalité?

A l'appui des critiques que nous formulons sur la façon dont le CN a rapporté ses contributions, nous vous renvoyons à notre Annexe O, page 4, ci-jointe. Vous trouverez alors que nous avons publié, dans nos calculs du solde de l'obligation financière du CN vers les caisses fiduciaires de retraite, les renseignements suivants pour 1971: «paiement de principal qui ramène le solde de 99 250 752 \$ à 97 301 259 \$, soit une réduction de 1 949 493 \$».

Also appearing in Exhibit O is a record of another principal payment to the pension trust funds, as follows: "PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$299,732,674 TO \$299,-355,453. CREDIT REDUCTION OF \$377,221".

Therefore, the balance of CNR's pension trust funds liability still owing at 1971 year-end was \$396,656,712. However, while the company did not publish a record of principal payments, they did publish the above balance of their liability to the pension trust funds. (See Exhibit N, column 9, for the 1971 figure.)

On behalf of the more than 120,000 CNR employees, pensioners, and beneficiaries, our association appeals to the members of the Senate and House of Commons committees to use their good offices to ensure that those whom we represent will be treated honestly, and that justice will at long last prevail in the management of CNR's pension trust funds.

To that end, I am prepared to elaborate on any of our observations and figures appearing in this submission.

Respectfully,

CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION
ASSOCIATION
J. Earl White

National President

L'Annexe O fait état d'un autre paiement de principal aux caisses fiduciaires de retraite comme suit: «paiement de principal qui ramène le solde de 299 732 674 \$ à 299 355 453 \$, soit une réduction de 377 221 \$.»

Ainsi, le solde de l'obligation actuarielle du CN à l'égard des caisses fiduciaires de retraite à la fin de l'exercice financier de 1971 s'élevait à 396 656 712 \$. Cependant, bien que la Compagnie n'ait pas publié un état de ses paiements de principal, elle a publié le solde, rapporté ci-dessus, de leur obligation actuarielle envers les caisses fiduciaires de retraite. (Voir Annexe N, colonne 9, pour obtenir le chiffre pour 1971.)

Au nom des 120 000 employés, pensionnés et prestataires du CN, notre Association demande instamment aux membres des Comités du Sénat et de la Chambre des communes d'utiliser leurs bons offices pour s'assurer que ceux que nous représentons soient traités de façon honnête, et que justice soit enfin faite dans la gestion des caisses fiduciaires de retraite du CN.

A cette fin, je suis disposé à vous fournir de plus amples renseignements concernant les observations et les chiffres présentés dans ce mémoire.

Respectueusement soumis,

Le président national

ASSOCIATION DES RETRAITÉS DES
CHEMINS DE FER DU CANADA
Signé par: J. EARL WHITE
Président national

Revised Exhibit K Re: Canadian National Railway Pension Trust Funds

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

All figures in columns 1, 2, 4, and 7 are from audited annual reports of the CN Pension Board
or the Canadian National Railways, and were signed by an officer of the CNR.

All figures in columns 3, 5, 6, 8, 9, and 10 are additions or subtractions, or both, of the audited figures in the other columns.

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10
Employee Contributions (less refunds) For The Years				Investment Income (interest, rent and dividends) Jan. 1, 1960 to Date For Each Year	Total of Employee Contributions and Investment Income Col. 3 Plus Col. 5 Jan. 1, 1960 to Date	Pensions Paid For Each Year	Pensions Paid From Jan. 1, 1960 To Date	For Each Year 2 Col. 2 Plus Col. 4 Minus Col. 7	The Amount by Which Employee Contributions & Investment Exceed Pensions Paid
1960 \$ 18,842,542	\$ 18,842,542	\$ 15,585,234	\$ 15,585,234	\$ 34,427,776	\$ 23,543,066	\$ 23,543,066	\$ 10,884,710	\$ 10,884,710	
1961 19,396,121	38,238,663	17,089,758	32,674,992	70,913,655	25,268,028	48,811,094	11,217,851	22,102,561	
1962 19,916,275	58,154,938	18,928,338	51,603,330	109,758,268	27,184,812	75,995,906	11,659,801	33,762,362	
1963 19,682,719	77,837,657	21,555,338	73,138,668	150,976,325	29,476,274	105,472,180	11,741,783	45,504,145	
1964 20,401,374	98,239,031	23,830,471	96,969,139	195,208,170	32,145,649	137,617,829	12,086,196	57,500,341	
1965 20,965,732	119,204,763	25,932,593	122,901,732	242,106,495	34,575,142	172,192,971	12,323,183	69,913,524	
1966 21,121,998	140,326,761	28,763,156	151,664,888	291,991,649	37,595,615	209,788,586	12,289,539	82,203,063	
1967 22,299,689	162,626,450	34,541,149	186,206,037	348,832,487	40,688,714	250,477,300	16,152,124	98,355,187	
1968 21,037,515	183,663,965	39,214,027	225,420,064	409,084,029	46,065,616	296,542,916	14,185,926	112,541,113	
1969 22,904,054	206,568,019	41,835,484	267,255,548	473,823,567	50,335,506	346,878,422	14,404,032	126,945,145	
1970 25,349,119	231,917,138	23,984,003	291,239,551	523,156,689	53,714,534	400,592,956	-4,381,412	122,563,733	
1971 30,632,533	262,569,671	45,103,796	336,343,347	598,913,018	65,022,721	465,615,677	10,733,608	133,297,341	
1972 35,746,648	298,316,319	60,803,818	397,147,165	695,463,484	70,419,462	536,035,139	26,131,004	159,428,345	
1973 36,893,626	335,209,945	50,010,249	447,157,414	782,367,359	75,358,688	611,393,827	11,545,187	170,973,532	
1974 47,897,419	383,107,364	61,131,731	508,289,145	891,396,509	84,672,803	696,066,630	24,356,347	195,329,879	
1975 51,610,000	434,717,364	69,728,000	578,017,145	1,012,734,509	93,567,000	789,633,630	27,771,000	223,100,879	
1976 50,058,000	484,775,364	83,377,000	661,394,145	1,146,169,509	109,309,000	898,942,630	24,126,000	247,226,879	
1977 55,857,000	540,632,364	99,146,000	760,540,145	1,301,172,509	124,993,000	1,023,955,630	30,010,000	277,236,879	
1978 56,620,000	597,252,364	128,114,000	888,654,145	1,485,906,509	140,377,000	1,164,312,630	44,357,000	321,503,879	
1979 64,523,000	661,775,364	20,508,000	1,090,162,145	1,751,937,509	155,403,000	1,319,715,630	110,628,000	432,221,879	
1980 69,582,000	731,357,364	264,587,000	1,354,749,145	2,086,106,509	171,822,000	1,491,537,630	162,347,000	594,568,879	
1981 76,267,000	807,624,364	329,040,000	1,683,789,145	2,491,413,509	190,624,000	1,682,161,630	214,683,000	809,251,879	

This exhibit is published by the Canadian Railways Employees' Pension Association.
The accuracy of all figures on this page is confirmed by:
June 5, 1982

J. Earl White
National President
Canadian Railways Employees' Pension Association
406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

All figures in columns 1, 2, 3, 4, 7, and 11 are from audited annual reports of the CN Pension Board or the Canadian National Railways, and were signed by an officer of the CNR.

All figures in columns 5, 6, 8, 9, and 10 are additions to or subtractions from the audited figures in the other columns.

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10	Column 11
For The Years	Employee Contributions (less refunds) For Each Year	CNR Contributions For Each Year	Investment Income (interest, rent, dividends) For Each Year	Total of All Contributions and Investment Income (Columns 2, 3, 4) For Each Year	Total of All Contributions and Investment Income From Jan 1, 1960 to Date	Pensions Paid For Each Year	Pensions Paid From Jan. 1, 1960 to Date	All Contributions and Investment Income Exceed Pensions Paid	From Jan. 1, 1960 to Date Col. 5 Minus Col. 7	For The Years Col. 8
1960	\$ 18,842,542	\$ 20,357,055	\$ 15,585,234	\$ 54,784,831	\$ 23,543,066	\$ 23,543,066	\$ 31,241,765	\$ 31,241,765		1960
1961	19,396,121	22,609,799	17,089,758	59,095,678	113,880,509	25,268,028	48,811,094	33,827,650	65,069,415	1961
1962	19,916,275	26,271,742	18,928,338	65,116,355	178,996,864	27,184,812	75,995,906	37,931,543	103,000,958	1962
1963	19,682,719	28,146,069	21,535,338	69,364,126	248,360,990	29,476,274	105,472,180	39,887,852	142,888,810	1963
1964	20,401,374	29,054,228	23,830,471	73,286,073	321,647,063	32,145,649	137,617,829	41,140,424	184,029,234	1964
1965	20,965,732	31,936,465	25,932,593	78,334,790	400,481,853	34,575,142	172,192,971	44,259,648	228,288,882	1965
1966	21,121,998	38,642,110	28,763,156	88,527,264	489,009,117	37,395,615	209,788,586	50,931,649	279,220,531	1966
1967	22,299,689	41,991,976	34,541,149	98,832,814	587,841,931	40,688,714	250,477,300	58,144,100	337,364,631	1967
1968	21,037,515	44,172,422	39,214,027	104,423,964	692,265,895	46,065,616	296,542,916	58,358,348	395,722,979	1968
1969	22,904,054	31,624,413	41,835,484	96,363,951	788,629,846	50,335,506	346,878,422	46,028,445	441,751,424	1969
1970	25,349,119	33,234,912	23,984,003	82,568,034	871,197,880	53,714,534	400,592,956	28,853,500	470,604,924	1970
1971	30,652,333	41,821,355	45,103,796	117,577,684	988,775,564	65,022,721	465,615,677	52,254,963	523,159,887	1971
1972	35,746,648	53,724,227	60,803,818	150,274,693	1,139,050,257	70,419,462	536,035,139	79,855,231	603,015,118	1972
1973	36,893,626	87,686,644	50,010,249	174,590,519	1,313,640,776	75,358,688	611,393,827	99,231,831	702,246,949	1973
1974	47,897,419	95,869,176	61,131,731	204,898,326	1,518,539,102	84,672,803	696,066,630	120,225,523	822,472,472	1974
1975	51,610,000	109,512,000	69,728,000	230,850,000	1,749,389,102	93,567,000	789,633,630	137,283,000	959,755,472	1975
1976	50,058,000	141,755,000	83,377,000	275,190,000	2,024,579,102	109,309,000	898,942,630	165,881,000	1,125,636,472	1976
1977	55,857,000	123,586,000	99,146,000	278,589,000	2,303,168,102	124,993,000	1,023,935,630	153,596,000	1,279,232,472	1977
1978	56,620,000	155,687,000	128,114,000	340,421,000	2,643,589,02	140,377,000	1,164,312,630	200,044,000	1,479,276,472	1978
1979	64,523,000	185,417,000	201,508,000	451,448,000	3,095,037,102	155,403,000	1,319,715,630	296,045,000	1,775,321,472	1979
1980	69,582,000	185,335,000	264,587,000	519,504,000	3,614,541,102	171,322,000	1,491,537,630	347,682,000	2,123,003,472	1980
1981	76,267,000	181,717,000	329,040,000	587,024,000	4,201,565,02	190,624,000	1,682,161,630	396,400,000	2,519,403,472	1981

This exhibit is published by the Canadian Railways Employees' Pension Association.
The accuracy of all figures on this page is confirmed by:
May 25, 1982.

National President

Canadian Railways Employees' Pension Association
406 - 402 West Pender Street
Vancouver B.C. V6B 1T6

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

All figures in columns 1, 2, 5, 9, and 12 are from audited annual reports of the Canadian National Railways or the CN Pension Board, and were signed by an officer of the CNR.

All figures in Columns 3, 6, and 10 are additions to or subtractions from the audited figures in columns 2, 5, and 9.

The figures in columns 4, 7, 8, and 11 are calculated percentages of the figures in columns 2, 5, 6, 9, and 10.

TOTAL OF PENSION FUNDS ASSETS			CURRENT ASSETS AND INVESTMENTS			UNPAID PENSION FUND LIABILITY OF THE CNR					
Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10	Column 11	Column 12
	Total of the Pension Trust Funds (1935 and 1959 Plans) as at Each Year-End	Increase or Decrease in the Total of the Pension Trust Funds as at Each Year	Percentage of the Total Fund in Current Assets and Investments	Increase or Decrease in Current Assets and Investments For Each Year	Current Assets and Investments Pension Trust Funds (1935 and 1959 Plans) as at Each Year-End	Percentage Increase in Current Assets and Investments For Each Year	Liability of CNR to the Pension Trust Funds (1935 and 1959 Plans) as at Each Year-End	Increase or Decrease in Liability of CNR For Each Year	Percentage Increase or Decrease in CNR Liability For Each Year	For The Years	
1959	\$,890,244	+ Not published	100.0%	\$ 229,890,244	+ Not published	...	Not published	+ Not published	...		1959
1960	703,839,892	+ \$473,949,648	53.8%	378,839,892	+ \$148,949,648	64.8%	\$ 325,000,000	+ \$325,000,000	+ \$325,000,000	+ \$325,000,000	1960
1961	737,667,542	+ 33,827,650	55.9%	412,667,542	+ 33,827,650	8.9%	325,000,000	+ 325,000,000	+ 325,000,000	+ 325,000,000	1961
1962	845,599,085	+ 10,931,543	53.3%	450,599,085	+ 37,931,543	9.2%	395,000,000	+ 395,000,000	+ 395,000,000	+ 395,000,000	1962
1963	885,486,937	+ 39,887,852	55.4%	490,486,937	+ 39,887,852	8.9%	444,000,000	+ 444,000,000	+ 444,000,000	+ 444,000,000	1963
1964	975,627,361	+ 90,140,424	54.5%	531,627,361	+ 41,140,424	8.4%	45.5%	+ 45.5%	+ 45.5%	+ 45.5%	1964
1965	1,019,887,009	+ 44,259,648	56.5%	575,887,009	+ 44,259,648	8.3%	444,000,000	+ 444,000,000	+ 444,000,000	+ 444,000,000	1965
1966	1,261,818,658	+ 241,931,649	49.7%	626,818,658	+ 50,931,649	8.8%	50.3%	+ 50.3%	+ 50.3%	+ 50.3%	1966
1967	1,359,253,758	+ 97,435,100	50.4%	684,962,758	+ 58,144,100	9.3%	49.6%	+ 49.6%	+ 49.6%	+ 49.6%	1967
1968	1,414,744,356	+ 55,490,598	52.5%	743,321,106	+ 58,358,348	8.5%	47.5%	+ 47.5%	+ 47.5%	+ 47.5%	1968
1968	1,043,731,106	- 371,013,250	71.2%	743,321,106	No change	...	28.8%	28.8%	300,410,000	- 371,013,250	- 55.3%
1969	1,089,433,129	+ 45,702,023	72.5%	789,349,551	+ 46,028,445	6.2%	27.5%	300,083,578	- 326,422	- 1.1%	1969
1970	1,160,486,477	+ 71,053,348	70.5%	818,203,051	+ 28,833,500	3.7%	29.5%	342,283,426	+ 42,199,848	+ 14.1%	1970
1971	1,267,414,726	+ 106,928,249	68.7%	870,758,014	+ 52,554,963	6.4%	31.3%	396,656,712	+ 54,379,326	+ 15.9%	1971
1972	1,454,245,532	+ 18,830,806	65.4%	950,613,245	+ 79,835,231	9.2%	34.6%	503,632,287	+ 106,975,575	+ 27.0%	1972
1973	1,752,100,213	+ 29,854,681	59.9%	1,049,845,076	+ 99,231,831	10.4%	40.1%	702,255,137	+ 198,622,850	+ 39.4%	1973
1974	1,915,553,302	+ 16,453,089	61.1%	1,170,70,59	+ 120,225,523	1.5%	38.9%	745,482,703	+ 43,227,566	+ 6.2%	1974
1975	2,090,523,000	+ 174,969,698	62.0%	1,295,993,00	+ 125,922,401	10.8%	38.0%	794,530,000	+ 49,047,297	+ 6.6%	1975
1976	2,250,594,000	+ 430,071,000	58.0%	1,461,187,000	+ 165,881,000	12.8%	42.0%	1,058,720,000	+ 264,190,000	+ 33.3%	1976
1977	2,687,488,000	+ 166,894,000	60.1%	1,615,470,000	+ 153,596,000	10.5%	39.9%	1,072,018,000	+ 13,298,000	+ 1.3%	1977
1978	3,054,781,000	+ 367,293,000	59.4%	1,815,154,000	+ 200,044,000	12.4%	40.6%	1,239,267,000	+ 167,249,000	+ 15.6%	1978
1979	3,286,086,000	+ 231,305,000	63.1%	2,073,488,000	+ 257,974,000	14.2%	36.9%	1,212,598,000	- 26,669,000	- 2.2%	1979
1980	3,590,618,000	+ 304,532,000	67.4%	2,419,762,000	+ 346,274,000	16.7%	32.6%	1,170,856,000	- 41,742,000	- 3.4%	1980
1981	4,252,342,000	+ 661,724,000	64.7%	2,753,352,000	+ 333,590,000	13.8%	35.3%	1,498,990,000	+ 328,134,000	+ 28.0%	1981

This exhibit is published by the Canadian Railways Employees' Pension Association.
The accuracy of all figures on this page is confirmed by:

J. Earl White
NATIONAL PRESIDENT
June 4, 1982

Canadian Railways Employees' Pension Association
406 - 402 West Pender Street
Vancouver, B.C. V6B 1T6

COMPILED AND PUBLISHED BY CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION
RE: CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

Changes in the Pension Fund Liability of Canadian National Railways
in Respect of the CNR Pension Trust Funds 1935, 1952, and 1959 Plans for the 20-Year Period December 31, 1960 to December 31, 1980

All figures and particulars in this exhibit, except those in boxes or fully capitalized, and except for lines and arrows which have been superimposed, have been precisely taken from audited financial statements signed by an officer of the CNR. Some explanatory remarks by the undersigned about photographic reproductions are enclosed in boxes because they are not part of CNR's published statements. Other fully capitalized explanatory remarks by the

DATE	PARTICULARS OF LIABILITY	DEBITS TO LIABILITY	CREDITS TO LIABILITY	BALANCE OF LIABILITY
December 31, 1960	Additions to Reserve resulting from change in method of funding:			
	Unfunded liability in respect of past service, acknowledged by Canadian National Railways	\$ 325,000,000		\$ 325,000,000
	Note 4: Pensions	The funding of liabilities under the Company's 1935, 1952 and 1959 Pension Plans has been changed from a terminal funding method to a form of current funding. This resulted in a reduction of \$10.2 million in pension costs charged to 1960 operations compared with 1959. The Company has given a written acknowledgement to the Trustee of the Pension Funds for the outstanding liability amounting to \$325,000,000 in respect of prior service of active employees. No change has been made relative to pensions granted under prior plans. The Reserve for Pensions (including members' contributions) at December 31, 1960 amounted to \$703,839,892.		
	Photographically reproduced from page 18 of the CNR annual report for 1960			
	Photographically reproduced from page 12 of the CNR annual report for 1960			
December 31, 1961	Canadian National Railways Acknowledged liability in respect of past service of employees			325,000,000
December 31, 1962	Addition to Reserve during the year:			
	Increased unfunded liability in respect of past service acknowledged by Canadian National Railways	70,000,000		395,000,000
December 31, 1962	Canadian National Railways Acknowledged liability in respect of past service of employees			395,000,000
December 31, 1963	Canadian National Railways Acknowledged liability in respect of past service of employees			395,000,000

Pension Funding

During the year the funding of the Company's liabilities under the C.N.R. Pension Plans was changed from the previous terminal funding method to a form of current funding under which the Company makes its pension contributions concurrently with those of employees in service rather than deferring its contributions until the employees' retirement. This resulted in a reduction of \$10.2 million in pension costs charged to 1960 operations compared with 1959. The Company has given a written acknowledgement to the Trustee of the Pension Funds of its outstanding liability in respect of the prior service of active employees.

The revised method of funding in no way affects pension benefits but more accurately reflects the pension charges properly attributable to each year's operations. It also enables the Company's actuaries to certify each year as to the adequacy of the Pension Trust Funds for the provision of pensions both to existing pensioners and employees currently in service. Previous actuarial certificates related only to pensions actually in course of payment.

Pensions under plans other than the 1935, 1952 and 1959 C.N.R. Plans continue to be charged on a "pay-as-you-go" basis. Statements of the C.N.R. Pension Trust Funds for the year 1960 are included among the statements appearing later in this report.

COMPILED AND PUBLISHED BY CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION
RE: CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

DATE	PARTICULARS OF LIABILITY	DEBITS TO LIABILITY	CREDITS TO LIABILITY	BALANCE OF LIABILITY
December 31, 1964	Addition to Reserve during the year:			
	Increased unfunded liability in respect of past service acknowledged by Canadian National Railways	\$ 49,000,000		\$ 444,000,000
December 31, 1964	Canadian National Railways Acknowledged liability in respect of past service of employees			444,000,000
December 31, 1965	Canadian National Railways			
	Acknowledgement for the unfunded liability in respect of past service of employees			444,000,000
December 31, 1966	Additions during Year			
	Increase in the unfunded liability in respect of past service of employees			635,000,000
	Canadian National Railways			
	Acknowledgement for the unfunded liability in respect of past service of employees			635,000,000
December 31, 1966	Additions during Year			
	Increase in the unfunded liability in respect of past service of employees			675,000,000
October 1, 1967	Additions during Year			
	Increase in the unfunded liability in respect of past service of employees			675,000,000
	Note 4: Pension Funds As at October 1, 1967 the unfunded liability under the Company's Pension Plans was actuarially estimated to be \$675,000,000. Previously the Company had made payments to the Pension Trust Fund in respect of interest on this unfunded liability. The Company is now liquidating this unfunded liability over a period of sixty years from October 1, 1967 by making annual payments of both principal and interest to the Pension Trust Fund as required by the Pension Benefits Standards Act. These payments have been charged to System expenses and the amount of the unfunded liability has been reduced to \$674,291,000 at December 31, 1967.			
	Amount required for funding in accordance with the Pension Benefits Standards Act:			
	Initial unfunded liability at October 1, 1967 to be liquidated over sixty years	\$675,000,000		
	Payments to December 31, 1967 by Canadian National Railways in accordance with the Act	709,000	674,291,000	
				\$1,359,253,758
	W. R. Corner, Comptroller.			
				674,291,000
December 31, 1967	Payments to December 31, 1967 by Canadian National Railways in accordance with the Act			
	Photographically reproduced from page 30 of the CNR annual report for 1967			
	Photographically reproduced from the Statement of Financial Position on page 38 of the CNR annual report for 1968			
	Photographically reproduced from the Statement of Financial Position on page 44 of the CNR annual report for 1968			
	Photographically reproduced from the Statement of Financial Position on page 31, 1969 by Canadian National Railways in accordance with the Act			
	Amount required for funding in accordance with the Pension Benefits Standards Act:			
	—Initial unfunded liability at October 1, 1967 to be liquidated over sixty years	\$675,000,000		
	—Payments to December 31, 1968 by Canadian National Railways in accordance with the Act	3,576,750	671,423,250	
				3,576,750
	Payments to December 31, 1969 by Canadian National Railways in accordance with the Act			
	Amount required for funding in accordance with the Pension Benefits Standards Act:			
	—Initial unfunded liability at October 1, 1967 to be liquidated over sixty years	\$675,000,000		
	—Payments to December 31, 1968 by Canadian National Railways in accordance with the Act	3,576,750	671,423,250	
				671,423,250

COMPILED AND PUBLISHED BY CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION
RE: CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

DATE	PARTICULARS OF LIABILITY	DEBITS TO LIABILITY	CREDITS TO LIABILITY	BALANCE OF LIABILITY
December 31, 1968	<p>The last line of the previous page shows a credit as at December 31, 1968, of \$3,576,750 and a balance of \$671,423,250. The \$3,576,750 includes the principal payment of \$709,000 paid by CNR during the last three months in 1967. (See the entry for \$709,000 directly above the entry for \$3,576,750. This entry would have been easier to understand if CNR had shown a principal payment of \$2,867,750 in 1968 because THAT WAS THE AMOUNT OF THE PRINCIPAL PAYMENT IN 1968.)</p> <p>Part of the Statement of Financial Position at December 31, 1969, has been photographically reproduced at the right. (See page 44 of annual report for 1969.) The footnote explains that the amount required for funding on December 31, 1968 was \$300,410,000. The explanation above the footnote explains that the amount required for funding on December 31, 1969, was \$300,083,578.</p> <p>Amount required for funding in accordance with the Pension Benefits Standards Act, to be liquidated by September 30, 2027 by annual payments → 300,083,578</p> <p>\$1,089,433,129</p> <p>Note: The initial unfunded liability certified as at October 1, 1967 under the Company's Pension Plans in accordance with the Pension Benefits Standards Act amounted to \$675,000,000, to be liquidated over the period of 60 years prescribed by the Act. At December 31, 1968 this initial unfunded liability had been reduced to \$671,423,250 by payments made by the Company in accordance with the Act.</p> <p>Based on an actuarial valuation as at December 31, 1968 conducted on revised actuarial assumptions, the amount required for funding in accordance with the Act was \$300,410,000 at that date. The reserve for pensions at December 31, 1968 has been re-stated to reflect these new funding requirements.</p>			
December 31, 1968				
December 31, 1969	<p>Officers of the CNR and CN Pension Board did not publish the amounts of \$371,013,250 and \$326,422 as credits in reduction of the CNR pension fund liability. Instead they published the balance of their liability to the pension trust funds, after these credits had been deducted. The credits for 1968 and 1969 have been calculated and entered above respectively, on the lines for those years. CNR's note No. 4 at the right was photographically reproduced from page 36 of CNR's 1969 annual report.</p> <p>Note 4: Pension Funds</p> <p>The Company is liquidating the unfunded liability under its Pension Plans over a period of sixty years from October 1, 1967 by making annual payments of both principal and interest to the Pension Trust Fund as required by the Pension Benefits Standards Act. These payments have been charged to System expenses. Based on an actuarial review as at December 31, 1968 in accordance with the Act, using revised actuarial assumptions, the remaining unfunded liability amounted to \$300,083,578 at December 31, 1969.</p>			

COMPILED AND PUBLISHED BY CANADIAN NATIONAL RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION
RE: CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

Transports

8-6-1982

DATE	PARTICULARS OF LIABILITY	DEBITS TO LIABILITY	CREDITS TO LIABILITY	BALANCE OF LIABILITY
December 31, 1970	Additions during Year			
	Increase in the unfunded liability as a result of changes to the Company's Pension Plan	\$ 42,800,000		\$ 342,883,578
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$42,800,000 TO \$42,550,752. CREDIT REDUCTION OF \$249,248		\$ 249,248	342,634,330
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$300,083,578 TO \$299,732,674. CREDIT REDUCTION OF \$350,904		350,904	342,283,426
December 31, 1971	Additions during Year			
	Increase in the unfunded liability by reason of increases in pensions of existing pensioners effective January 1, 1971	56,700,000		398,983,426
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$99,250,752 TO \$97,301,259. CREDIT REDUCTION OF \$1,949,493		1,949,493	397,033,933
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$299,732,674 TO \$299,355,453. CREDIT REDUCTION OF \$377,221		377,221	396,656,712
December 31, 1972	Additions During Year			
	Increases in unfunded liability for pensions resulting from			
	—Triennial actuarial valuation as at December 31, 1971	47,470,000		444,126,172
	—Actuarial valuation of the cost of pension plan changes	44,905,000		485,031,712
	—Actuarial valuation of the cost of increases in pensions of existing pensioners	19,180,000		508,211,712
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$508,211,712 TO \$503,632,287. CREDIT REDUCTION OF \$4,759,425		4,579,425	503,632,287
December 31, 1973	Additions During Year			
	Increases in unfunded liability for pensions resulting from			
	—Actuarial valuation of the cost of pension plan changes	197,300,000		700,932,287
	—Actuarial valuation of the cost of increases in pensions of existing pensioners	11,170,000		712,102,287
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$712,102,287 TO \$702,255,137. CREDIT REDUCTION OF \$9,847,150		9,847,150	702,255,137
December 31, 1974	Additions During Year			
	Increases in unfunded liability for pensions resulting from			
	—Triennial actuarial valuation as at December 31, 1972	31,628,471		733,883,608
	—Actuarial valuation of the cost of increases in pensions of existing pensioners	23,630,000		757,513,608
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$757,513,608 TO \$745,482,703. CREDIT REDUCTION OF \$12,030,905		12,030,905	745,482,703

D PUBLISHED BY CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION
RE: CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

THE CHARTERED NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS					
DATE	PARTICULARS OF LIABILITY		DEBITS TO LIABILITY	CREDITS TO LIABILITY	BALANCE OF LIABILITY
December 31, 1975	Additions during year				
	Increases in liability for pensions resulting from				
	—Pension plan changes	49,890,000			795,372,000
	—Increases in pensions of existing pensioners	23,816,000			819,188,000
	Deduct — unfunded liability applicable to the 1975 U.S. Pension Plan				
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$809,296,000 TO \$794,530,000. CREDIT REDUCTION OF \$14,766,000		9,982,000		809,296,000
December 31, 1975	Additions During Year				
	Increases in liability for pensions resulting from				
	—Actuarial valuation as at December 31, 1975	\$ 266,934,000			\$ 1,061,464,000
	—Increase in pensions of existing pensioners	22,337,000			1,083,801,000
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$1,083,801,000 TO \$1,058,720,000. CREDIT REDUCTION OF \$25,081,000		\$ 25,081,000		1,058,720,000
December 31, 1976	Additions during year				
	Increases in liability for pensions resulting from				
	—Increase in pensions of existing pensioners	14,429,000			1,073,149,000
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$1,073,149,000 TO \$1,072,018,000. CREDIT REDUCTION OF \$1,131,000.		1,131,000		1,072,018,000
December 31, 1977	Additions during year				
	Increases in liability for pensions resulting from				
	—Actuarial valuation as at December 31, 1977	171,807,000			1,243,825,000
	—Increase in pensions of existing pensioners	15,492,000			1,259,317,000
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$1,259,317,000 TO \$1,239,267,000. CREDIT REDUCTION OF \$20,050,000		20,050,000		1,239,267,000
December 31, 1978	Additions During Year				
	Increases in liability for pensions resulting from				
	—Increase in pensions of existing pensioners	15,464,000			1,254,731,000
	—Pension Plan amendments	30,000,000			1,284,731,000
	Deduct — Unfunded liability applicable to VIA Rail Canada Inc. pension plans				
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$1,258,350,000 TO \$1,212,598,000. CREDIT REDUCTION OF \$45,752,000		45,752,000		1,212,598,000
December 31, 1979	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$1,212,598,000 TO \$1,170,856,000. CREDIT REDUCTION OF \$41,742,000		41,742,000		1,170,856,000
DECEMBER 31, 1980					

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all figures and pertinent explanations presented herein, both photographically reproduced and transcribed.

J. Earl White
National President
406 - 402 WEST PENDER STREET
VANCOUVER B.C. V6B 1T6

COMPILED AND PUBLISHED BY CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION
RE: CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

DATE	PARTICULARS OF LIABILITY	DEBITS TO LIABILITY	CREDITS TO LIABILITY	BALANCE OF LIABILITY
December 31, 1981	Increases in actuarial liability for pensions resulting from			
	— Actuarial valuation as at December 31, 1980	\$ 395,255,000		\$ 1,496,109,000
	— Increases in pensions of existing pensioners	39,141,000		1,535,250,000
	— Pension Plan amendments	3,362,000		1,538,612,000
	Deduct—Unfunded actuarial liability applicable to VIA Rail Canada Inc. and CNCP			
	Telecommunications pension plans			
	PRINCIPAL PAYMENT MADE REDUCING \$1,506,832,000 TO \$1,498,990,000. CREDIT REDUCTION OF \$7,842,000	7,842,000		1,498,990,000
December 31, 1981				

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all figures and pertinent explanations presented herein, both photographically reproduced and typewritten:

CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION
406 - 402 WEST PENDER STREET
VANCOUVER, B.C. V6B 1T6

May 25, 1982.

COMPILED AND PUBLISHED BY CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION
CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS PENSION TRUST FUNDS

All figures in columns 1, 2, 4, 5, and 10 are from audited annual reports of the CNR or the CN Pension Board, and were signed by an officer of the CNR. All figures in column 3 are cumulative totals of the audited figures in column 2. All figures in columns 6 and 8 have been determined

from statements of the accounting policy that was announced in CNR's annual reports during the years 1959 to 1971 and that was put into effect by officers of the CNR. All figures in columns 7 and 9 are cumulative totals respectively of the figures in columns 6 and 8.

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10
		Cumulative Totals Of Employee Contributions (less refunds) For Each Year (1935 and 1959 Plans)	Investment Income (interest, rent, dividends) For Each Year (1935 and 1959 Plans)	Totals of Contributions Paid by CNR For Each Year (1935 and 1959 Plans)	Totals of CNR Contributions Applied in Payment of Interest For Each Year (1935 and 1959 Plans)	Cumulative Totals of CNR Contributions Applied in Payment of Interest from Jan. 1, 1960, to Date (1935 and 1959 Plans)	Totals of CNR Contributions Applied in Reduction of Principal from Jan. 1, 1960, to Date (1935 and 1959 Plans)	Cumulative Totals of CNR Contributions Applied in Reduction of Principal from Jan. 1, 1960, to Date (1935 and 1959 Plans)	Years
1960	\$ 18,842,542	\$ 18,842,542	\$ 15,585,234	\$ 20,357,055	\$ 20,357,055	\$ 20,357,055	NIL	NIL	1960
1961	19,396,121	38,238,663	17,089,758	22,609,799	22,609,799	42,966,854	NIL	NIL	1961
1962	19,916,275	58,154,938	18,928,338	26,271,742	26,271,742	69,238,596	NIL	NIL	1962
1963	19,682,719	77,837,657	21,535,338	28,146,069	28,146,069	97,384,665	NIL	NIL	1963
1964	20,401,374	98,239,031	23,830,471	29,054,228	29,054,228	126,438,893	NIL	NIL	1964
1965	20,965,732	119,204,763	25,932,593	31,936,465	31,936,465	158,375,358	NIL	NIL	1965
1966	21,121,998	140,326,761	28,763,156	38,642,110	38,642,110	197,017,468	NIL	NIL	1966
1967	22,299,689	162,626,450	34,541,149	41,991,976	41,282,976	238,300,444	\$ 709,000	\$ 709,000	1967
1968	21,037,515	183,663,965	39,214,027	44,172,422	41,304,672	279,605,116	2,867,750	3,576,750	1968
1969	22,904,054	206,568,019	41,835,484	31,624,413	31,297,991	310,903,107	326,422	3,903,172	1969
1970	25,349,119	231,917,138	23,984,003	33,234,912	32,634,760	343,537,867	600,152	4,503,324	1970
1971	30,652,533	262,569,671	45,103,796	41,821,355	39,494,641	383,032,508	2,326,714	6,830,038	1971
1972	35,746,648	298,316,319	60,803,818	53,724,227	49,144,802	432,177,310	4,579,425	11,409,463	1972
1973	36,893,626	335,209,945	50,010,249	87,686,644	77,839,494	510,016,304	9,847,150	21,256,613	1973
1974	47,897,419	383,107,364	61,131,731	95,869,176	83,838,271	593,855,075	12,030,905	33,287,518	1974
1975	51,610,000	434,717,364	69,728,000	109,512,000	94,746,000	688,601,075	14,766,000	48,053,518	1975
1976	50,058,000	484,775,364	83,377,000	141,755,000	116,674,000	805,275,075	25,081,000	73,134,518	1976
1977	55,857,000	540,632,364	99,146,000	123,586,000	122,455,000	927,730,075	1,131,000	74,265,518	1977
1978	56,620,000	597,252,364	128,114,000	155,687,000	135,637,000	1,063,367,075	20,050,000	94,315,518	1978
1979	64,523,000	661,775,364	201,508,000	185,417,000	139,665,000	1,203,032,075	45,752,000	140,067,518	1979

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10
		Cumulative Totals Of Employee Contributions (less refunds) For Each Year (1935 and 1959 Plans) Years	Investment Income (interest, rent, dividends) For Each Year (1935 and 1959 Plans)	Totals of CNR Contributions Paid by CNR For Each Year (1935 and 1959 Plans)	Totals of CNR Contributions Applied in Payment of Interest from Jan. 1, 1960, to Date For Each Year (1935 and 1959 Plans)	Cumulative Totals of CNR Contributions Applied in Payment of Interest from Jan. 1, 1960, to Date For Each Year (1935 and 1959 Plans)	Totals of CNR Contributions Applied in Reduction of Principal from Jan. 1, 1960, to Date (1935 and 1959 Plans)	Cumulative Totals of CNR Contributions Applied in Reduction of Principal from Jan. 1, 1960, to Date (1935 and 1959 Plans)	Cumulative Totals of CNR Contributions Applied in Reduction of Principal from Jan. 1, 1960, to Date (1935 and 1959 Plans)
1980	69,582,000	731,357,364	264,587,000	185,335,000	143,593,000	1,346,625,075	41,742,000	181,809,518	1980
1981	76,267,000	807,624,364	329,040,000	181,717,000	174,235,000	1,520,860,075	7,482,000	189,291,518	1981

This exhibit has been compiled and published by the Canadian Railways Employees' Pension Association. I, the compiler, hereby confirm the accuracy of all figures and the descriptive headings in this exhibit:

J. Earl White
National President

May 28, 1982

CANADIAN RAILWAYS EMPLOYEES' PENSION ASSOCIATION

406-402 WEST PENDER STREET

VANCOUVER, B.C. V6B 1T6

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Tous les chiffres figurant aux colonnes 1, 2, 4, et 7 sont tirés de rapports annuels vérifiés de la Commission des pensions du CN ou des chemins de fer nationaux du Canada et ont été approuvés par écrit par un cadre de ces derniers.

Tous les chiffres figurant aux colonnes 3, 5, 6, 8, 9 et 10 sont des additions ou des soustractions, ou les deux, des chiffres vérifiés des autres colonnes.

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	Colonne 10
					Total des cotisations de l'employé et des revenus de placement colonne 3 plus colonne 5 du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours				Excédent des cotisations de l'employé et des revenus de placement sur les pensions versées
Année	Cotisations de l'employé (moins remboursements) pour chaque année	Cotisations de l'employé (moins remboursements) du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours	Revenu de placements (intérêts, rentes et dividendes) du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours	Revenu de placements (intérêts, rentes et dividendes) pour chaque année		Pensions versées du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours	Pensions versées du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours pour chaque année		Pour chaque année plus colonne 4 moins colonne 7
1960	\$ 18,842,542	\$ 18,842,542	\$ 15,585,234	\$ 15,585,234	\$ 34,427,776	\$ 23,543,066	\$ 23,543,066	\$ 10,884,710	\$ 10,884,710
1961	19,396,121	38,238,663	17,089,758	32,674,992	70,913,655	25,268,028	48,811,094	11,217,851	22,102,561
1962	19,916,275	58,154,938	18,928,338	51,603,330	109,758,268	27,184,812	75,995,906	11,659,801	33,762,362
1963	19,682,719	77,837,657	21,535,338	73,138,668	150,976,325	29,476,274	105,472,180	11,741,783	45,504,145
1964	20,401,374	98,239,031	23,830,471	96,969,139	195,208,170	32,145,649	137,617,829	12,086,196	57,590,341
1965	20,965,732	119,204,763	25,932,593	122,901,732	242,106,495	34,575,142	172,192,971	12,323,183	69,913,524
1966	21,121,998	140,326,761	28,763,156	151,664,888	291,991,649	37,595,615	209,788,586	12,289,539	82,203,063
1967	22,299,689	162,626,450	34,541,149	186,206,037	348,832,487	40,688,714	250,477,300	16,152,124	98,355,187
1968	21,037,515	183,663,965	39,214,027	225,420,064	409,084,029	46,065,616	296,542,916	14,185,926	112,541,113
1969	22,904,054	206,568,019	41,835,484	267,255,548	473,823,567	50,335,506	346,878,422	14,404,032	126,945,145
1970	25,349,119	231,917,138	23,984,003	291,239,551	523,156,689	53,714,534	400,592,956	-4,381,412	122,563,733
1971	30,652,533	262,569,671	45,103,796	336,543,347	598,913,018	65,022,721	465,615,677	10,733,608	133,297,341
1972	35,746,648	298,316,319	60,803,818	397,147,165	695,463,484	70,419,462	536,035,139	26,131,004	159,428,345
1973	36,893,626	335,209,945	50,010,249	447,157,414	782,367,359	75,358,688	611,393,827	11,545,187	170,973,532
1974	47,897,419	383,107,364	61,131,731	508,289,145	891,396,509	84,672,803	696,066,630	24,356,347	195,329,879
1975	51,610,000	434,717,364	69,728,000	578,017,145	1,012,734,509	93,567,000	789,633,630	27,771,000	223,100,879
1976	50,058,000	484,775,364	83,377,000	661,394,145	1,146,169,509	109,309,000	898,942,630	24,126,000	247,226,879
1977	55,857,000	540,632,364	99,146,000	760,540,145	1,301,172,509	124,993,000	1,023,935,630	30,010,000	277,236,879
1978	56,620,000	597,252,364	128,114,000	888,654,145	1,485,906,509	140,377,000	1,164,312,630	44,357,000	321,593,879
1979	64,523,000	661,775,364	201,508,000	1,090,162,145	1,751,937,509	155,403,000	1,319,715,630	110,628,000	432,221,879

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	Colonne 10
				Revenu de placements (intérêts, rentes et dividendes) du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours	Total des cotisations de l'employé et des revenus de placement				Excédent des cotisations de l'employé et des revenus de placement sur les pensions versées
				Revenu de placements (intérêts, rentes et dividendes) pour chaque année	colonne 3 plus colonne 5 du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours	Pensions versées du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours	Pensions versées pour chaque année	Du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours	
					colonne 3 plus colonne 5 du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours		colonne 4 moins colonne 7	colonne 2 plus colonne 4 moins colonne 7	
Année	Cotisations de l'employé (moins remboursements) du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours								
1980	69,582,000	731,357,364	264,587,000	1,354,749,145	2,086,106,509	171,822,000	1,491,537,630	162,347,000	594,568,879
1981	76,267,000	807,624,364	329,040,000	1,683,789,145	2,491,413,509	190,624,000	1,682,161,630	214,683,000	809,251,879

La présente annexe est publiée par la Canadian Railways Employees' Pension Association.

L'exacuitude de toutes les données y figurant est confirmée par:
5 juin 1982

J. Earl White
Le président national

Canadian Railways Employees' Pension Association

402, rue West Pender
Pièce 406
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6B 1T6

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Tous les chiffres figurant aux colonnes 1, 2, 3, 4, 7 et 11 sont tirés de rapports annuels vérifiés de la Commission

des pensions du CN ou des Chemins de fer nationaux du Canada et ont été autorisés par écrit par un cadre de ces derniers.

Tous les chiffres figurant aux colonnes 5, 6, 8, 9 et 10 sont des additions ou des soustractions de chiffres vérifiés figurant aux autres colonnes.

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	Colonne 10	Colonne 11
	Cotisations de l'employé (moins remboursements)	CN — Cotisations pour chaque année	Revenu de placement (Intérêts, rentes, dividendes) pour chaque année	Total des cotisations et des revenus de placement (colonnes 2, 3, 4) pour chaque année	Pensions versées du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours	Pensions versées du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours	Pensions versées du 1 ^{er} janvier 1960 à nos jours	Excédent de toutes les cotisations et de tous les revenus de placement sur les pensions versées		
Année										
1960	\$ 18,342,542	\$ 20,357,055	\$ 15,585,234	\$ 54,784,831	\$ 23,543,066	\$ 23,543,066	\$ 31,241,765	\$ 31,241,765		1960
1961	19,396,121	22,609,799	17,089,758	59,095,678	113,880,509	25,268,028	48,811,094	33,827,650	65,069,415	1961
1962	19,916,275	26,271,742	18,928,338	65,116,355	178,996,864	27,184,812	75,995,906	37,931,543	103,000,958	1962
1963	19,582,719	28,146,069	21,535,338	69,364,126	248,360,990	29,476,274	105,472,180	39,887,852	142,888,810	1963
1964	20,401,374	29,054,228	23,830,471	73,286,073	321,647,063	32,145,649	137,617,829	41,140,424	184,029,234	1964
1965	20,965,732	31,936,465	25,932,593	78,834,790	400,481,853	34,575,142	172,192,971	44,259,648	228,288,882	1965
1966	21,121,998	38,642,110	28,763,156	88,527,264	489,009,117	37,595,615	209,788,566	50,931,649	279,220,531	1966
1967	22,299,689	41,991,976	34,541,149	98,832,814	587,841,931	40,688,714	250,477,300	58,144,100	337,364,631	1967
1968	21,037,515	44,172,422	39,214,027	104,423,964	692,265,895	46,065,616	296,542,916	58,358,348	395,722,979	1968
1969	22,904,054	31,624,413	41,835,484	96,363,951	788,629,846	50,335,506	346,878,422	46,028,445	441,751,424	1969
1970	25,349,119	33,234,912	23,984,003	82,568,034	871,197,880	53,714,534	400,592,956	28,853,500	470,604,924	1970
1971	30,652,533	41,821,355	45,103,796	117,577,684	988,775,564	65,022,721	465,615,677	52,554,963	523,159,887	1971
1972	35,746,648	53,724,227	60,803,818	150,274,693	1,139,050,257	70,419,462	536,035,139	79,855,231	603,015,118	1972
1973	36,893,626	87,686,644	50,010,249	174,590,519	1,313,640,776	75,358,688	611,393,827	99,231,831	702,246,949	1973
1974	47,897,419	95,869,176	61,131,731	204,898,326	1,518,539,102	84,672,803	696,066,630	120,225,523	822,472,472	1974
1975	51,610,000	109,512,000	69,728,000	230,850,000	1,749,389,102	93,567,000	789,633,630	137,283,000	959,755,472	1975
1976	50,058,000	141,755,000	83,377,000	275,190,000	2,024,579,102	109,309,000	898,942,630	165,881,000	1,125,636,472	1976
1977	55,857,000	123,586,000	99,146,000	278,589,000	2,303,168,102	124,993,000	1,023,935,630	153,506,000	1,279,232,472	1977
1978	56,620,000	155,687,000	128,114,000	340,421,000	2,643,589,102	140,377,000	1,164,312,630	200,044,000	1,479,276,472	1978
1979	64,523,000	185,417,000	201,508,000	451,448,000	3,095,037,102	155,403,000	1,319,715,630	296,045,000	1,775,321,472	1979
1980	69,382,000	185,335,000	264,587,000	519,504,000	3,614,541,102	171,822,000	1,491,537,630	347,682,000	2,123,003,472	1980
1981	72,267,000	181,717,000	329,040,000	587,924,000	4,201,565,102	190,624,000	1,682,161,630	396,400,000	2,519,403,472	1981

La présente annexe est publiée par la Canadian Railways Employees' Pension Association.

L'exacitude de toutes les données y figurant est confirmée par:

13 mai 1981

Canadian Railways Employees' Pension Association

402, rue West Pender

Pièce 406

Vancouver (Colombie-Britannique)

VB-B 176

J. Earl White

Le président national

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Tous les chiffres figurant aux colonnes 1, 2, 5, 9 et 12 sont tirés de rapports annuels vérifiés des Chemins de fer nationaux du Canada ou de la Commission des Pensions du CN et ont été autorisés par écrit par un cadre des CNC.

Tous les chiffres figurant aux colonnes 3, 6 et 10 sont des additions ou des soustractions des chiffres vérifiés figurant aux colonnes 2, 5 et 9.

Les chiffres figurant aux colonnes 4, 7, 8 et 11 sont des pourcentages des chiffres figurant aux colonnes 2, 5, 6, 9 et 10.

ACTIF DES CAISSES DE RETRAITE : TOTAL

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	Colonne 10	Colonne 11	Colonne 12
Total caisses fiduciaires de retraite (régimes de 1935 et de 1939) à la fin de chaque année	Accroissement ou diminution du total des caisses fiduciaires de retraite pour chaque année	Pourcentage du régime actifs et placements courants	Actif et placements courants-caisses fiduciaires de retraite (Régimes de 1935 et de 1939) à la fin de chaque année	Accroissement ou diminution de l'actif et des placements courants pour chaque année	Pourcentage du régime total pour lequel le CN est responsable	Pourcentage de l'accroissement, de l'actif et des placements courants pour chaque année	Exigibilité du CN à l'égard des caisses fiduciaires de retraite (régimes de 1935 et de 1939) à la fin de chaque année	Exigibilité du CN à l'égard des caisses fiduciaires de retraite (régimes de 1935 et de 1939) à la fin de chaque année	Pourcentage de l'accroissement ou diminution de l'exigibilité du CN pour chaque année	Pourcentage de l'accroissement ou diminution des exigibilités du CN pour chaque année	Année
1959 \$ 229,890,244	Données non publiées	100.0%	\$ 229,890,244	Données non publiées	Données non publiées	1959
1960 703,839,892	+\$ 473,949,648	53.8%	378,839,892	+\$ 148,949,648	64.8%	46.2%	\$ 325,000,000	+\$ 325,000,000	00	00	1960
1961 737,667,542	+\$ 33,827,650	55.9%	412,667,542	+\$ 33,827,650	8.9%	44.1%	325,000,000	+	325,000,000	00	1961
1962 845,599,085	+\$ 107,931,543	53.3%	450,599,085	+\$ 37,931,543	9.2%	46.7%	395,000,000	+	70,000,000	00	1962
1963 885,486,937	+\$ 39,887,852	55.4%	490,486,937	+\$ 39,887,852	8.9%	44.6%	395,000,000	+	49,000,000	00	1963
1964 975,627,361	+\$ 90,140,424	54.5%	531,627,361	+\$ 41,140,424	8.4%	45.5%	444,000,000	+	49,000,000	00	1964
1965 1,019,887,009	+\$ 44,259,648	56.5%	575,887,009	+\$ 44,259,648	8.3%	43.5%	444,000,000	+	191,000,000	00	1965
1966 1,261,818,658	+\$ 241,931,649	49.7%	626,818,658	+\$ 50,931,649	8.8%	50.3%	635,000,000	+	674,291,000	00	1966
1967 1,359,233,758	+\$ 97,435,100	50.4%	684,962,758	+\$ 58,144,100	9.3%	49.6%	674,291,000	+	39,291,000	00	1967
1968 1,414,744,356	+\$ 55,490,598	52.5%	743,321,106	+\$ 58,358,348	8.5%	47.5%	671,423,250	-	2,867,750	-	1968
1968 1,043,731,106	- 371,013,250	71.2%	743,321,106	modification	...	28.8%	300,410,000	-	371,013,250	-	1968
1969 1,089,433,129	+\$ 47,070,023	72.5%	789,349,551	+\$ 46,028,445	6.2%	27.5%	300,083,578	-	326,422	-	1969
1970 1,160,486,477	+\$ 71,953,348	70.5%	818,203,051	+\$ 28,853,500	3.7%	29.5%	342,28,342	+	42,199,848	+ 14.1%	1970
1971 1,267,414,726	+\$ 106,928,249	68.7%	870,758,014	+\$ 52,554,963	6.4%	31.3%	396,656,712	+	54,317,286	+ 15.9%	1971
1972 1,454,245,532	+\$ 186,830,806	65.4%	950,613,245	+\$ 79,855,231	9.2%	34.6%	503,632,287	+	106,975,575	+ 27.0%	1972
1973 1,752,100,213	+\$ 297,854,681	59.9%	1,049,845,076	+\$ 99,231,831	10.4%	40.1%	702,25,137	+	186,622,850	+ 39.4%	1973
1974 1,915,553,302	+\$ 163,453,089	61.1%	1,170,070,599	+\$ 120,225,523	11.5%	38.9%	745,482,703	+	43,227,566	+ 6.2%	1974
1975 2,090,523,000	+\$ 174,969,698	62.0%	1,295,993,000	+\$ 125,922,401	10.8%	38.0%	794,530,000	+	49,047,297	+ 6.6%	1975
1976 2,520,594,000	+\$ 430,071,000	58.0%	1,461,874,000	+\$ 165,881,000	12.8%	42.0%	1,058,720,000	+	264,190,000	+ 33.3%	1976
1977 2,687,488,000	+\$ 166,894,000	60.1%	1,615,470,000	+\$ 153,596,000	10.5%	39.9%	1,072,018,000	+	13,298,000	+ 1.3%	1977
1978 3,054,781,000	+\$ 367,293,000	59.4%	1,815,514,000	+\$ 200,044,000	12.4%	40.6%	1,239,267,000	+	167,249,000	+ 15.6%	1978
1979 3,286,086,000	+\$ 231,305,000	63.1%	2,073,488,000	+\$ 257,974,000	14.2%	36.9%	1,212,598,000	-	26,669,000	- 2.2%	1979
1980 3,590,618,000	+\$ 304,532,000	67.4%	2,419,762,000	+\$ 346,274,000	16.7%	32.6%	1,170,856,000	-	41,742,000	- 3.4%	1980
1981 4,252,342,000	+\$ 661,724,000	64.7%	2,753,352,000	+\$ 333,590,000	13.8%	35.3%	1,498,99,000	+	328,134,000	+ 28.0%	1981

La présente annexe est publiée par la Canadian Railways Employees' Association.
L'exactitude de toutes les données y afférentes est confirmée par:
4 juin 1981

Canadian Railways Employees' Pension Association
402, rue West Pender
Pièce 406
Vancouver, Colombie-Britannique

J. Earl White
Président national

ANNEXE ÉTABLIE ET PUBLIÉE PAR L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS
CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER CANADIENS

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Modifications relatives au passif des caisses de retraite des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard des régimes de 1935, 1952 et 1959 pour une période de 20 ans allant du 31 décembre 1960 au 31 décembre 1980.

Tous les chiffres et les renseignements figurant dans cette annexe, sauf ceux qui sont reproduits dans une case ou qui apparaissent en caractères plus gros et sauf les lignes et les flèches qui ont été rajoutées, sont tirées textuellement d'étais financiers vérifiés signées par un cadre du CN. Certaines remarques explicatives du soussigné au sujet des reproductions photographiques figurent dans les cases parce qu'elles ne font pas partie des étais financiers publiés du CN.

DATE	VENTILATION DU PASSIF	DÉBIT À L'ÉGARD DU PASSIF			SOLDE DU PASSIF
		DÉBIT À L'ÉGARD DU PASSIF	CREDIT À L'ÉGARD DU PASSIF	SOLDE DU PASSIF	
31 décembre 1960	Augmentation de la réserve à la suite de la modification de la méthode de capitalisation:				
	Passif non capitalisé admis par les Chemins de fer nationaux du Canada à l'égard des services rendus	\$325,000,000			\$325,000,000
Reproduction photographique de renseignements tirés à la page 18 du rapport annuel du CN pour 1960.	Remarque n° 4: Pensions	Au cours de l'année, on a remplacé la méthode de capitalisation en fin de carrière de la dette de la compagnie à l'égard de ses régimes de retraite de 1935, 1952 et 1959 a été remplacée par une méthode de capitalisation à court terme. Cela explique la réduction de 10,2 millions \$ dans les frais de pension engagés pour 1960 par rapport à 1959. La compagnie a avisé par écrit le fiduciaire de la caisse de retraite d'un passif en souffrance de 325 000 \$ à l'égard des services rendus par d'anciens employés actifs. Aucun changement n'a été apporté aux pensions accordées en vertu de régimes antérieurs. La réserve à l'égard des pensions(y compris les cotisations des membres) s'élevait à 703 839 892 \$ au 31 décembre 1960.			
	Reproduction photographique de renseignements tirés à la page 12 du rapport annuel du CN pour 1960.				
31 décembre 1961	Chemins de fer nationaux du Canada				
	Passif admis à l'égard des services antérieurs des employés				\$325,000,000
31 décembre 1962	Augmentation de la réserve pendant l'année				
	Augmentation admise par les chemins de fer nationaux du Canada du passif non capitalisé à l'égard des services antérieurs de ses employés				395,000,000
31 décembre 1962	Chemins de fer nationaux du Canada				
	Passif admis à l'égard des services antérieurs des employés				395,000,000

D'autres renseignements imprimés en caractères plus gros sont fournis par le soussigné sous la colonne «ventilation du passif» aux pages 4 et 5 afin d'éclairer davantage le lecteur. Cette méthode a été adoptée parce que le CN n'a pas fourni d'explication dans certains cas au sujet des paiements à l'égard du capital pour certaines années et que les explications fournies pour d'autres paraissaient insuffisantes.

CAPITALISATION DES PENSIONS:

Au cours de l'année, on a remplacé la méthode de capitalisation en fin de carrière de la dette de la compagnie à l'égard de ses régimes de retraite par une méthode de capitalisation à court terme qui exige que la compagnie cotise périodiquement à la caisse comme les employés actifs au lieu de différer ses cotisations jusqu'au moment où les employés prennent leur retraite. Cela explique la réduction de 10,25 millions dans les coûts de pension imputés aux opérations de 1960 par rapport à celles de 1959. La compagnie a avisé par écrit le fiduciaire de la caisse de retraite de sa dette en souffrance en ce qui a trait aux services antérieurs de ses employés actifs.

La nouvelle méthode de capitalisation n'influe en rien sur les prestations de retraite, mais reflète plus exactement les frais de pension engagés à chaque année. Elle permet aussi aux actuaires de vérifier chaque année si la compagnie est en mesure, en vertu de la caisse fiduciaire de retraite, de respecter les engagements qu'elle a pris à l'égard des pensionnés et des employés actifs. Les attestations actuarielles précédentes ne portaient que sur les pensions effectivement versées.

Les paiements effectués en vertu des régimes autres que les régimes du CN de 1935, 1952 et 1959 continuent d'être imputés annuellement au compte des dépenses de fonctionnement. Les états financiers pour la caisse fiduciaire de retraite du CN pour l'année 1960 figurent parmi les états financiers reproduits plus loin dans ce rapport.

ANNEXE ÉTABLIE ET PUBLIÉE PAR L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS
CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONALS DU CANADA

DATE	VENTILATION DU PASSIF	DÉBIT À L'ÉGARD DU PASSIF	CRÉDIT À L'ÉGARD DU PASSIF	SOLDE DU PASSIF
31 décembre 1963	Chemins de fer nationaux du Canada			
	Passif admis à l'égard des services antérieurs des employés			395,000,000
31 décembre 1964	Augmentation de la réserve durant l'année:			
	Augmentation du passif non capitalisé admise par le CN à l'égard des services antérieurs.	\$ 49,000,000		\$444,000,000
31 décembre 1964	Chemins de fer nationaux du Canada			
	Passif admis à l'égard des services antérieurs des employés			444,000,000
31 décembre 1965	Chemins de fer nationaux du Canada			
	Passif non capitalisé admis à l'égard des services antérieurs des employés			444,000,000
31 décembre 1966	Augmentations pendant l'année			
	Augmentation du passif non capitalisé à l'égard des services antérieurs des employés	191,000,000		635,000,000
31 décembre 1966	Chemins de fer nationaux du Canada			
	Passif non capitalisé admis à l'égard des services antérieurs des employés			635,000,000
1er octobre 1967	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif non capitalisé à l'égard des services antérieurs des employés	40,000,000		675,000,000
	Remarque n°4:			
	Reproduction photographique de renseignements tirés de la page 30 du rapport annuel du CN pour 1967.			
	Reproduction photographique de renseignements tirés de la page 38 du rapport annuel du CN pour 1967			
31 décembre 1967	Paiements effectués au 31 décembre 1967 par les Chemins de fer nationaux du Canada conformément à la Loi.	\$ 709,000	\$ 709,000	\$ 674,291,000

Remarque n°4:
 Caisses de retraite
 Au 1^{er} octobre 1967, les actuaires ont établi à 675,000,000 \$ le passif non capitalisé des régimes de retraite de la compagnie. Jusqu'alors, la compagnie avait versé à la caisse fiduciaire de retraite les intérêts accumulés à l'égard de ce passif non capitalisé. La compagnie liquide maintenant ce passif sur une période de 60 ans à compter du 1^{er} octobre 1967 en versant à la caisse fiduciaire de retraite les paiements annuels incluant le capital et les intérêts exigés en vertu de la Loi sur les normes des prestations de pension. Ces paiements ont été imputés aux dépenses des systèmes et le montant du passif non capitalisé est tombé à 674 291 000 \$ au 31 décembre 1967.

Montant requis pour la capitalisation conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension:

Passif non capitalisé initial au 1^{er} octobre 1967
 devant être liquidé sur 60 ans

Paiements au 31 décembre 1967 effectués par les Chemins de fer nationaux du Canada
 conformément à la Loi.

Paiements effectués au 31 décembre 1967 par les Chemins de fer nationaux du Canada conformément à la Loi.

ANNEXE ÉTABLIE ET PUBLIÉE PAR L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS
CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DATE	VENTILATION DU PASSIF	DÉBIT A L'ÉGARD DU PASSIF	CRÉDIT À L'ÉGARD DU PASSIF	SOLDE DU PASSIF
Reproduction photographique de renseignements tirés de l'état financier figurant à la page 44 du rapport annuel du CN pour 1968 31 décembre 1968	<p>Montant requis pour le financement conformément à la Loi sur les normes des prestations de retraite:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Passif non capitalisé initial au 1^{er} octobre 1967 devant être liquidé sur 60 ans \$675,000,000 → — Paiements versés au 31 décembre 1968 par les Chemins de fer nationaux du Canada conformément à la Loi 3,576,750 671,423,250 — Paiements effectués au 31 décembre 1968 par les Chemins de fer nationaux du Canada conformément à la Loi. 			3,576,750 671,423,250

ANNEXE ÉTABLIE ET PUBLIÉE PAR L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS
CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DATE	VENTILATION DU PASSIF	DÉBIT À L'ÉGARD DU PASSIF	CRÉDIT À L'ÉGARD DU PASSIF	SOLDE DU PASSIF
31 décembre 1968	<p>Reproduction photographique à droite d'une partie de l'état financier au 31 décembre 1969 (Voir page 44 du rapport annuel pour 1969.) La remarque explique que le montant requis pour la capitalisation au 31 décembre 1968 était de 300 410 000\$. L'explication au-dessus de la remarque établit que le montant requis pour le financement au 31 décembre 1969 était de 300 083 578\$.</p> <p>La dernière ligne de la page précédente montre un crédit au 31 décembre 1968 de 3 576 750 \$ et un solde de 671 423 250 \$. Le crédit de 3 576 750 \$ comprend un paiement à l'égard du capital de 709 000 \$ versé par le CN durant les trois derniers mois de 1967. (Voir l'écriture au-dessus de l'écriture de 3 576 750 \$. Cette écriture aurait été plus facile à comprendre si le CN avait indiqué un paiement à l'égard du capital de 2 867 750 \$ en 1968 étant donné QU'UN PAIEMENT DE CET ORDRE A ÉTÉ EFFECTUÉ EN 1968.</p>	<p>Montant requis pour la capitalisation conformément à la loi sur les normes des prestations de retraite devant être liquidé par paiements annuels avant le 30 décembre 2027</p> <p>Remarque: Le passif non capitalisé initial attesté au 1er octobre 1967 à l'égard des régimes de retraite de la compagnie conformément à la Loi sur les normes des prestations de pension relevait à 675 000 000 \$. Ce passif doit être liquidé sur une période de 60 ans comme le stipule la loi. Au 31 décembre 1968, le passif non capitalisé initial était tombé à 671 423 250 \$ en raison des paiements effectués par la compagnie conformément à la Loi. Selon les évaluations actuarielles en date du 31 décembre 1968 et fondées sur les hypothèses actuarielles révisées, le montant requis pour le financement conformément à la Loi était de 300 410 000 \$ à cette date. La réserve à l'égard des pensions a été recalculée au 31 décembre 1968 pour refléter les nouvelles exigences de capitalisation</p>	<p>300 083,578</p> <p>\$1,089,433,129</p>	<p>\$ 300,410,000</p> <p>\$ 371,013,250</p> <p>326,422</p> <p>300,083,578</p>
31 décembre 1969	<p>Les cadres de la Commission des pensions du CN n'ont pas inscrit les montants de 371 013 250 \$ et de 326 422 \$ comme crédits afin de réduire le passif de la caisse de retraite du CN. Ils ont plutôt publié le solde de leur passif à l'égard des caisses fiduciaires de pension après déduction de ces crédits. Les crédits pour 1968 et 1969 ont été calculés et inscrits ci-dessus en regard des lignes portant sur ces années. La remarque n° 4 est une reproduction photographique d'une note figurant à la page 36 du rapport annuel de 1969 du CN.</p>	<p>Note n° 4: Caisses de retraite</p> <p>La compagnie liquide le passif non capitalisé à l'égard des régimes de pension sur une période de 60 ans à compter du 1er octobre 1967 en effectuant des paiements annuels de capital et d'intérêts à la caisse fiduciaire de pension comme l'exige la Loi sur les normes de prestations de pension. Ces paiements ont été imputés au compte des dépenses des systèmes. Selon les données actuarielles fournies au 31 décembre 1978 et fondées sur des hypothèses actuarielles révisées, le solde du passif non capitalisé aux termes de la loi s'élevait à 300 083 578 \$.</p>		

ANNEXE ÉTABLIE ET PUBLIÉE PAR L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS
CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DATE	VENTILATION DU PASSIF	DÉBIT À L'ÉGARD DU PASSIF	CRÉDIT À L'ÉGARD DU PASSIF	SOLDE DU PASSIF
31 décembre 1970	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif non capitalisé à la suite de changements apportés au régime de retraite de la compagnie	\$ 42,800,000		\$ 342,883,578
31 décembre 1970	PAIEMENT VERSÉ À L'ÉGARD DU CAPITAL PORTANT LE PASSIF NON CAPITALISÉ DE 42 800 000 \$ à 42 550 752 \$. CRÉDIT DE 249 248 \$.		\$ 249,248	342,634,330
31 décembre 1970	PAIEMENT VERSÉ À L'ÉGARD DU CAPITAL PORTANT LE PASSIF NON CAPITALISÉ DE 300 083 578 \$ à 299 732 674 \$. CRÉDIT DE 350 904 \$.		350,904	342,283,426
31 décembre 1971	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif non capitalisé découlant de l'augmentation des prestations de retraite versées aux pensionnés de la compagnie à compter du 1 ^{er} janvier 1971.	56,700,000		398,983,426
31 décembre 1971	PAIEMENT VERSÉ À L'ÉGARD DU CAPITAL FAISANT PASSER LE PASSIF NON CAPITALISÉ DE 99 250 752 \$ à 97 301 259 \$. CRÉDIT DE 1 949 493 \$.		1,949,493	397,033,933
31 décembre 1971	PAIEMENT VERSÉ À L'ÉGARD DU CAPITAL FAISANT PASSER LE PASSIF NON CAPITALISÉ DE 299 732 674 \$ à 299 355 453 \$. CRÉDIT DE 377 221 \$.		377,221	396,656,712
31 décembre 1971	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif non capitalisé à l'égard des pensions découlant:			
	— de l'évaluation actuarielle triennale effectuée au 31 décembre 1971	47,470,000		444,126,712
	— de l'évaluation actuarielle du coût des changements apportés au régime de pension	44,905,000		489,031,712
	— de l'évaluation actuarielle du coût de l'augmentation des prestations de retraite versées aux pensionnés	19,180,000		508,211,712
31 décembre 1972	PAIEMENT VERSÉ À L'ÉGARD DU CAPITAL FAISANT PASSER LE PASSIF NON CAPITALISÉ DE 508 211 712 \$ à 503 632 287 \$. CRÉDIT DE 4 579 425 \$.		4,579,425	503,632,287
31 décembre 1973	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif non capitalisé à l'égard des pensions découlant:			
	— de l'évaluation actuarielle du coût des changements apportés au régime de pension	197,300,000		700,932,287
	— de l'évaluation actuarielle du coût de l'augmentation des prestations versées aux pensionnés	11,170,000		712,102,287
31 décembre 1973	PAIEMENT VERSÉ À L'ÉGARD DU CAPITAL FAISANT PASSER LE PASSIF NON CAPITALISÉ DE 712 102 287 \$ à 702 255 137 \$. CRÉDIT DE 9 847 150 \$.		9,847,150	702,255,137

ANNEXE ÉTABLIE ET PUBLIÉE PAR L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS
CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DATE	VENTILATION DU PASSIF	DÉBIT À L'ÉGARD DU PASSIF	CRÉDIT À L'ÉGARD DU PASSIF	SOLDE DU PASSIF
31 décembre 1974	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif non capitalisé à l'égard des pensions découlant:			
	— de l'évaluation actuarielle triennale effectuée au 31 décembre 1972	31,628,471		731,883,608
	— de l'évaluation actuarielle du coût de l'augmentation des prestations de retraite versées aux pensionnés	23,630,000		757,513,608
31 décembre 1974	PAIEMENT VERSÉ À L'ÉGARD DU CAPITAL FAISANT PASSER LE PASSIF NON CAPITALISÉ DE 757 513 608 \$ à 745 482 703 \$. CRÉDIT DE 12 030 905 \$.			745,482,703
31 décembre 1975	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif à l'égard des pensions découlant:			
	— de changements au régime de retraite	49,890,000		795,372,000
	— d'augmentations des prestations de retraite versées aux pensionnés	23,816,000		819,188,000
31 décembre 1975	Déduction – passif non capitalisé concernant le régime de retraite américain de 1975.			
31 décembre 1975	PAIEMENT VERSÉ À L'ÉGARD DU CAPITAL FAISANT PASSER LE PASSIF NON CAPITALISÉ DE 809 296 000 \$ à 794 530 000 \$. CRÉDIT DE 14 766 000 \$.			14,766,000
31 décembre 1976	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif à l'égard des pensions découlant:			
	— des évaluations actuarielles au 31 décembre 1975	\$ 266,934,000		\$ 1,061,464,000
	— de l'augmentation des prestations de retraite versées aux pensionnés	22,337,000		1,083,801,000
31 décembre 1976	Paiement versé à l'égard du capital portant le passif de 1 083 801 000 \$ à 1 058 720 000 \$. Crédit de 25 081 000 \$.		\$ 25,081,000	1,058,720,000
31 décembre 1977	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif à l'égard des pensions découlant:			
	— l'augmentation des prestations de retraite versées aux pensionnés	14,429,000		1,073,149,000
31 décembre 1977	Paiement versé à l'égard du capital portant le passif de 1 073 149 000 \$ à 1 072 018 000 \$. Crédit de 1 131 000 \$.		1,131,000	1,072,018,000
31 décembre 1978	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif à l'égard des pensions découlant:			
	— l'évaluation actuarielle au 31 décembre 1977	171,807,000		1,243,825,000
	— l'augmentation des prestations de retraite versées aux pensionnés	15,492,000		1,259,317,000
31 décembre 1978	Paiement versé à l'égard du capital portant le passif de 1 259 317 000 \$ à 1 239 267 000 \$. Crédit de 20 050 000 \$.		20,050,000	1,239,267,000

ANNEXE ÉTABLIE ET PUBLIÉE PAR L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS
CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DATE	VENTILATION DU PASSIF	DÉBIT À L'ÉGARD DU PASSIF	CRÉDIT À L'ÉGARD DU PASSIF	SOLDE DU PASSIF
31 décembre 1979	Augmentations au cours de l'année			
	Augmentation du passif à l'égard des pensions découlant:			
	— de l'augmentation des prestations de retraite versées aux pensionnés	15,464,000		1,254,731,000
	— des modifications apportées au régime de retraite	30,000,000		1,284,731,000
	Déduction - le passif non capitalisé accumulé par VIA Rail Canada Inc. à l'égard des régimes de retraite			1,258,350,000
	Paiement versé à l'égard du capital portant le passif de 1 258 350 000 \$ à 1 212 598 000 \$. Crédit de 45 752 000 \$.		45,752,000	1,212,598,000
31 décembre 1979	Paiement versé à l'égard du capital portant le passif de 1 212 598 000 \$ à 1 170 836 000 \$. Crédit de 41 742 000 \$.		41,742,000	1,170,836,000
31 décembre 1980	Augmentations du passif actuariel à l'égard des pensions découlant:			
	— de l'évaluation actuarielle au 31 décembre 1980	325,253,000		1,496,109,000
	— des augmentations des prestations de retraite versées aux pensionnés	39,141,000		1,535,250,000
	— des modifications apportées au régime de retraite	3,362,000		1,538,612,000
	Déduction - le passif actuariel non capitalisé relatif à Via Rail Canada Inc. et au CNCP			
	— Régimes de retraite des services de télécommunications			
31 décembre 1981	PAIEMENT VERSÉ À L'ÉGARD DU CAPITAL PORTANT LE PASSIF DE 1 506 832 000 \$ à 1 498 990 000 \$. CRÉDIT DE 7 842 000 \$.		7,842,000	1,498,990,000

ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des Chemins de fer du Canada.
 L'exactitude des chiffres et des explications reproduits par photographie ou dactylographiés est
 attestée par:

J. Earl White
President national

Le 25 mai 1982

**ANNEXE ÉTABLIE ET PUBLIÉE PAR L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS
CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA**

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Tous les chiffres figurant dans les colonnes 1, 2, 4, 5 et 10 sont tirés de rapports annuels vérifiés du CN ou de rapports de la Commission des pensions du CN et ont été signés par un cadre du CN. Tous les chiffres figurant dans la colonne 3 représentent des totaux cumulatifs des chiffres vérifiés figurant à la colonne 2. Tous les chiffres figurant dans les colonnes 6 et 8 ont été établis à partir de déclarations sur la politique comptable suivie dans les rapports annuels du CN au cours des années 1959 à 1971 et appliquée par les cadres du CN. Tous les chiffres figurant aux colonnes 7 et 9 représentent les totaux cumulatifs des chiffres figurant aux colonnes 6 et 8 respectivement.

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	Colonne 10
		Totaux cumulatifs des cotisations des employés (moins les remboursements) pour chaque année (régimes de 1935 et 1959)	Revenu de placement (intérêts, loyers, dividendes) pour chaque année (régimes de 1935 et 1959)	Totaux des cotisations versées par le CN pour chaque année (régimes de 1935 et 1959)	Totaux des cotisations du CN imputées au paiement d'intérêt du 1 ^{er} janvier 1960 à aujourd'hui à aujourd'hui (régimes de 1935 et 1959)	Totaux cumulatifs des cotisations du CN imputées au paiement d'intérêt du 1 ^{er} janvier 1960 à aujourd'hui (régimes de 1935 et 1959)	Totaux des cotisations du CN imputées au paiement à l'égard du capital pour chaque année (régimes de 1935 et 1959)	Totaux cumulatifs des cotisations du CN imputées au paiement versé à l'égard du capital du 1 ^{er} janvier 1960 à 1980 (régimes de 1935 et 1959)	Totaux cumulatifs des cotisations du CN imputées au paiement versé à l'égard du capital du 1 ^{er} janvier 1960 à 1980 (régimes de 1935 et 1959) Année
1960	\$ 18,842,542	\$ 18,842,542	\$ 15,583,234	\$ 20,357,055	\$ 20,357,055	\$ 20,357,055	\$ 20,357,055	NIL	NIL 1960
1961	19,396,121	38,238,663	17,089,758	22,609,799	22,609,799	42,966,854	NIL	NIL	NIL 1961
1962	19,916,275	58,154,938	18,928,338	26,271,742	26,271,742	69,238,396	NIL	NIL	NIL 1962
1963	19,682,719	77,837,657	21,535,338	28,146,069	28,146,069	97,384,665	NIL	NIL	NIL 1963
1964	20,401,374	98,239,031	23,830,471	29,054,228	29,054,228	126,438,893	NIL	NIL	NIL 1964
1965	20,965,732	119,204,763	25,932,593	31,936,465	31,936,465	158,375,358	NIL	NIL	NIL 1965
1966	21,121,998	140,326,761	28,763,156	38,642,110	38,642,110	197,017,468	NIL	NIL	NIL 1966
1967	22,299,689	162,626,450	34,541,149	41,991,976	41,282,976	238,300,444	\$ 709,000	\$ 709,000	\$ 709,000 1967
1968	21,037,515	183,663,965	39,214,027	44,172,422	41,304,672	279,605,116	2,867,750	3,576,750	3,576,750 1968
1969	22,904,054	206,568,019	41,835,484	31,624,413	31,297,991	310,903,107	326,422	3,903,172	3,903,172 1969
1970	25,349,119	231,917,138	23,984,003	33,234,912	32,634,760	343,537,867	600,152	4,503,324	4,503,324 1970
1971	30,652,533	262,569,671	45,103,796	41,821,355	39,494,641	383,032,508	2,326,714	6,830,038	6,830,038 1971
1972	35,746,648	298,316,319	60,803,818	53,724,227	49,144,802	432,177,310	4,579,425	11,409,463	11,409,463 1972
1973	36,893,626	335,209,945	50,010,249	87,686,644	77,839,494	510,016,804	9,847,150	21,256,613	21,256,613 1973
1974	47,897,419	383,107,364	61,131,731	95,869,176	83,838,271	593,855,075	12,030,905	33,287,518	33,287,518 1974
1975	51,610,000	434,717,364	69,728,000	109,512,000	94,746,000	688,601,075	14,766,000	48,053,518	48,053,518 1975
1976	50,058,000	484,775,364	83,377,000	141,755,000	116,674,000	805,275,075	25,081,000	73,134,518	73,134,518 1976
1977	55,857,000	540,632,364	99,146,000	123,586,000	122,455,000	927,730,075	1,131,000	74,265,518	74,265,518 1977

**ANNEXE ÉTABLIE ET PUBLIÉE PAR L'ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS
CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA**

CAISSES FIDUCIAIRES DE RETRAITE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Tous les chiffres figurant dans les colonnes 1, 2, 4, 5 et 10 sont tirés de rapports annuels vérifiés du CN ou de rapports de la Commission des pensions du CN et ont été signés par un cadre du CN. Tous les chiffres figurant dans la colonne 3 représentent des totaux cumulatifs des chiffres vérifiés figurant à la colonne 2. Tous

les chiffres figurant dans les colonnes 6 et 8 ont été établis à partir de déclarations sur la politique comptable suivie dans les rapports annuels du CN au cours des années 1959 à 1971 et appliquée par les cadres du CN. Tous les chiffres figurant aux colonnes 7 et 9 représentent les totaux cumulatifs des chiffres figurant aux colonnes 6 et 8 respectivement.

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	Colonne 10
		Totaux cumulatifs des cotisations des employés (moins les remboursements) pour chaque année (régimes de 1935 et 1959)	Revenu de placement (intérêts, loyers, dividendes) pour le CN pour chaque année (régimes de 1935 et 1959)	Totaux des cotisations versées par le CN pour chaque année (régimes de 1935 et 1959)	Totaux des cotisations du CN imputées au paiement d'intérêt du 1 ^{er} janvier 1960 à aujourd'hui chaque année (régimes de 1935 et 1959)	Totaux des cotisations du CN imputées au paiement d'intérêt du 1 ^{er} janvier 1960 à aujourd'hui chaque année (régimes de 1935 et 1959)	Totaux des cotisations du CN imputées au paiement versé à l'égard du capital pour chaque année (régimes de 1935 et 1959)	Totaux cumulatifs des cotisations du CN imputées au paiement versé à l'égard du capital du 1 ^{er} janvier 1960 à 1980 (régimes de 1935 et 1959)	Totaux cumulatifs des cotisations du CN imputées au paiement versé à l'égard du capital du 1 ^{er} janvier 1960 à 1980 (régimes de 1935 et 1959) Année
Année									
1978	56,620,000	597,232,364	128,114,000	155,687,000	135,637,000	1,063,367,075	20,050,000	94,315,518	1978
1979	64,523,000	661,775,364	201,508,000	185,417,000	139,665,000	1,203,032,075	45,752,000	140,067,518	1979
1980	69,582,000	731,327,364	264,587,000	185,335,000	143,593,000	1,346,625,075	41,742,000	181,809,518	1980
1981	76,267,000	807,624,364	329,040,000	181,717,000	174,235,000	1,520,860,075	7,482,000	189,291,518	1981

Cette annexe a été établie et publiée par l'Association des pensionnés des chemins de fer canadiens. L'exactitude des chiffres et des rubriques descriptives figurant dans cette annexe est attestée par:

J. Earl White
Président national

Le 30 juin 1981

ASSOCIATION DES PENSIONNÉS DES CHEMINS DE FER CANADIENS
406 - 402 WEST PENDER STREET
VANCOUVER, B.C. V6B 1T6



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 10:00 a.m.:

From the Canadian National Railways:

Hon. J.H. Horner, Chairman of the Board;
Dr. J.M. LeClair, President and Chief Executive Officer;
Mr. G.W. Lange, Director of Compensation;
Mr. L.L. Atkinson, Vice-President, Human Resources;
Mr. A. Becks, Manager—U.S. Common Stocks (Representative of CN Investment Division).

At 3:30 p.m.:

From the Canadian National Railways:

Hon. J.H. Horner, Chairman of the Board;
Mr. A. Becks, Manager—U.S. Common Stocks (Representative of CN Investment Division);

Mr. G.W. Lange, Director of Compensation;
Mr. S. Khatib, Manager, Pensions Administration.

A 10h00:

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

Hon. J.H. Horner, président du Conseil;
M. J.M. LeClair, président-directeur général;
M. G.W. Lange, directeur administratif—Rémunération;
M. L.L. Atkinson, vice-président, Ressources humaines;
M. A. Becks, directeur—Actions ordinaires—Marché américain (représentant la Division des investissements du CN).

A 15h30:

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

Hon. J.H. Horner, président du Conseil;
M. A. Becks, directeur—Actions ordinaires—Marché américain (représentant à la Division des investissements du CN);
M. G.W. Lange, directeur administratif—Rémunération;
M. S. Khatib, directeur, Régimes de retraite.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 70

Tuesday, June 29, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 70

Le mardi 29 juin 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

CONCERNANT:

Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin
Bloomfield
Bockstaal
Cook
Corbin

Dion (*Portneuf*)
Ellis
Flis
Forrestall
Fraser

Messrs. — Messieurs

Lapointe (*Beauce*)
MacBain
Mazankowski
McDermid

McRae
Mitchell (M^{me})
Nowlan
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, June 29, 1982:

Mrs. Mitchell replaced Mr. Blaikie.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 29 juin 1982:

M^{me} Mitchell remplace M. Blaikie.

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, June 23, 1982

ORDERED,—That Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

Le greffier de la Chambre des Communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 23 juin 1982

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance, soit déferé au Comité permanent des transports

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 29, 1982

(111)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Cook, Deniger, Flis, Forrestall, Fraser and Mrs. Mitchell.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Dave Watt, Director, Ports Policy Implementation.

The Order of Reference, dated Wednesday, June 23, 1982, being read as follows:—

ORDERED,—That Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act, be referred to the Standing Committee on Transport.

The Chairman called Clause 1.

The Minister made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 10:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. Wednesday, June 30, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 29 JUIN 1982

(111)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h10 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Cook, Deniger, Flis, Forrestall, Fraser et Mme Mitchell.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime et M. Dave Watt, directeur, Mise en oeuvre de la politique portuaire.

Lecture est faite de l'Ordre de renvoi suivant du mercredi 23 juin 1982:

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, soit déféré au Comité permanent des Transports.

Le président met en délibération l'article 1.

Le ministre fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

A 22h05, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 30 juin 1982, à 15h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, June 29, 1982

• 2011

The Vice-Chairman: I call the meeting to order. Our order of reference reads as follows:

That Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act, be referred to the Standing Committee on Transport.

On Clause 1

The Vice-Chairman: I welcome the Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport. I will ask him to introduce his officials and make an opening statement if need be.

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): My two main officials beside my Parliamentary Secretary, Mr. Jesse Flis, are Mr. Gordon Sinclair and Mr. David Watt. Do you want me to say a few words?

The Vice-Chairman: It is not necessary, Mr. Minister.

Mr. Pepin: I will try. Mr. Forrestall is out; Mr. Cook is out; Mrs. Mitchell is there. First of all, I wish to express my gratitude that you have accepted to sit tonight and, I understand, on other days also, in order to bring this bill out if at all possible before the summer recess.

Mr. Forrestall: I understand the price of this is bridge.

The Vice-Chairman: That is nothing. The price of this is that it is closed on Champlain Bridge!

Mr. Cook: A point of order. There are several vital amendments, Mr. Minister.

Mr. Pepin: We will have time to look at that and consider yours and ours in the next few days. Presumably, you have decided, Mr. Chairman, if you are going to take the bill. Is it going to be clause-by-clause study or what? Do you know what you are going to do?

The Vice-Chairman: We are going to listen to you, Mr. Minister. Then we are going to ask questions. We will have the officials tomorrow and then we will have witnesses if they wish to appear. Hopefully after that we will proceed clause by clause.

Mr. Pepin: Mr. Chairman, ladies and gentlemen, I have looked at the debate on second reading, and there are three or four subjects really that emerge quite loud and clear. To enumerate them first, there is the subject of autonomy, with the question being as to whether or not there is sufficient autonomy in the bill, particularly for local ports. The second subject is accountability. Is the accountability system good? Is it normal? The third subject which sort of brings the two first

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 29 juin 1982

Le vice-président: A l'ordre, s'il vous plaît! Voici notre ordre de renvoi:

Que le Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance soit renvoyé au Comité permanent des transports.

Article 1

Le vice-président: Je souhaite la bienvenue à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports. Je lui demanderai de présenter ses fonctionnaires et de faire au besoin une déclaration préliminaire.

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Outre mon secrétaire parlementaire, M. Jesse Flis, m'accompagnent aujourd'hui principalement M. Gordon Sinclair et M. David Watt. Vous vouliez que je dise quelques mots?

Le vice-président: Ce n'est pas nécessaire, monsieur le ministre.

M. Pepin: J'essayerai toutefois. M. Forrestall est sorti; M. Cook est sorti; Mme Mitchell est là. Tout d'abord, je voudrais exprimer ma gratitude au Comité qui a accepté de siéger ce soir et, si je ne m'abuse, à d'autres reprises pour essayer de faire adopter ce projet de loi avant les vacances d'été.

M. Forrestall: Je crois comprendre que le prix est un pont.

Le vice-président: Ce n'est rien. Le prix est que c'est conclu sur le pont Champlain!

M. Cook: J'invoque le Règlement. Il y a plusieurs amendements extrêmement importants, monsieur le ministre.

M. Pepin: Nous pourrons examiner cela et envisager les uns et les autres dans les prochains jours. Il semble que vous ayez décidé, monsieur le président, d'étudier le projet de loi. Va-t-il s'agir d'un examen article par article ou d'autre chose? Savez-vous ce que vous ferez?

Le vice-président: Nous allons vous écouter, monsieur le ministre. Puis nous vous poserons des questions. Les fonctionnaires viendront demain et nous recevrons ensuite des témoins s'ils manifestent le désir de venir. Nous espérons qu'après nous pourrons passer à l'étude article par article.

M. Pepin: Monsieur le président, mesdames et messieurs, j'ai suivi le débat en deuxième lecture et il y a trois ou quatre sujets qui semblent ressortir très clairement. D'abord le projet de loi donne-t-il suffisamment d'autonomie, particulièrement aux ports locaux. Ensuite, l'imputabilité. Ce système est-il bon? Est-il normal? Troisièmement, et cela reprend les deux premiers points, les nominations et d'une certaine façon les consultations. J'aimerais revenir sur ces quatre points.

[Text]

ones together is appointments, and there a few things also on consultations. I would like to tackle these four items.

The first point is to underline with you the relationship between autonomy and accountability. There is a relationship between the two; you cannot have all or either one of those because occasionally they counter each other. Let me give you a couple of examples. The member for Richmond—South Delta wanted greater accountability on the part of the local port corporations because he wanted to make sure that their purchasing system would be in the national interests. That is all right with me; that is a very valid remark. But then on the other hand, Mr. Cook, North Vancouver—Burnaby, suspected that the contracting limits would be far too low. So there is a conflict there. If you want the spending margins to be wider, that will affect your accountability. If you want more accountability, you will have to limit the powers of the local corporation. In other words, it is difficult to get both at the same time.

• 2015

Another illustration of that is from Mr. Forrestall who complained about the five levels of approval required for decision-making but at the same time asked that the annual report should be referred to this committee. So again, a slight discrepancy of objective.

On the subject of autonomy, you have had from Mr. Flis and myself in the House a list of the powers, particularly the powers of the local corporation, and I will not repeat that here. Obviously we will come back to it during the discussion clause by clause. A number of people, some of them here, and provinces, western provinces in particular, and also the Quebec government, have said that the degree of autonomy was not enough. Obviously, this is a debatable point. This is, as you well know, a question of balancing between centralization and decentralization. But the point of the matter is that each of these ports serves the interests of the local community and also serves the interests of the regions as well as the interests of other provinces. So it seems to us, and the bill reflects this, that somebody in there must represent the regional and the national interests and this is the job of the Canada Ports Corporation and the federal government.

Again, are these powers wide enough? Some say no. Most say no, but it is singular progress on what existed before, and for most people this is acceptable. Some of them would have liked more, but they realize that this is tremendous progress and they are satisfied with that. I will not go into details because officials might, if Mr. Cook wants to. When Mr. Cook said in his speech that there is no change between Bill C-92 and the National Harbours Board Act, he was *on dit en français, charrier*, pushing a bit hard. He said that these were essentially cosmetic changes, and you know as well as we do that they are real changes. The National Harbours Board has no power to delegate to local authority. It has limitations on the degree of contracting autonomy, \$50,000 without Governor in Council. There is no power to set rates without Governor in Council. But all that is changed, as you know, in the new bill.

[Translation]

Je commencerai par dire qu'il existe à mon avis un rapport entre l'autonomie et l'imputabilité. On ne peut envisager l'un sans l'autre car il leur arrive de se contrer. Je vous donnerai un ou deux exemples. Le député de Richmond-South Delta voulait que l'on accentue l'imputabilité des ports locaux pour s'assurer que leur méthode d'achats répondait à l'intérêt national. Je n'y vois pas d'inconvénient; c'est assez justifié. Mais d'un autre côté, M. Cook, North Vancouver—Burnaby, disait que les limites contractuelles seraient beaucoup trop faibles. Il y a donc là conflit. Si vous voulez que les marges de dépenses soient plus larges, cela joue sur votre imputabilité. Si vous voulez qu'elles soient accrues, il faut limiter les pouvoirs des instances locales. Autrement dit, il est difficile d'obtenir les deux à la fois.

Autre exemple, celui de M. Forrestall qui se plaignait des cinq niveaux d'approbation nécessaires à l'élaboration de décisions tout en demandant que le rapport annuel soit renvoyé au Comité. Là encore, il semble que les objectifs ne puissent être poursuivis en même temps.

Pour l'autonomie, M. Flis et moi-même nous avons donné à la Chambre une liste des pouvoirs, notamment des pouvoirs des sociétés locales, et je n'ai pas l'intention de les répéter. Il est évident que nous y reviendrons au cours de l'étude article par article. Certains, quelques-uns parmi vous, et certaines provinces, de l'Ouest en particulier, ainsi que le Québec, ont déclaré que le degré d'autonomie était trop faible. Il est évident que l'on peut en débattre. Vous savez que c'est une question d'équilibre entre la centralisation et la décentralisation. La réalité est que chacun de ces ports sert les intérêts d'une collectivité locale tout en servant les intérêts des régions et des autres provinces. Il nous semble donc, et c'est ce qui est reflété dans le projet de loi, que quelqu'un devrait représenter les intérêts régionaux et nationaux et qu'il est donc normal que ce soit la Société canadienne des ports et le gouvernement fédéral.

Là encore, ces pouvoirs sont-ils suffisants? Certains disent que non. La plupart disent d'ailleurs que non, mais c'est tout de même un gros progrès sur ce que l'on avait auparavant et cela semble satisfaire la majorité. Certains auraient voulu qu'il y en ait plus, mais comprennent que c'est déjà un énorme progrès et s'en satisfont donc. Je n'entrerai pas dans les détails car les fonctionnaires pourront le faire si M. Cook le leur demande. En effet, lorsqu'il a déclaré dans son discours que le Bill C-92 ne changeait rien à la Loi sur le Conseil des ports nationaux, il charriaît un peu. Il a prétendu qu'il s'agissait essentiellement de modifications mineures, or vous savez aussi bien que moi que ce sont de véritables changements. Le Conseil des ports nationaux n'a pas le pouvoir de déléguer aux autorités locales. L'autonomie en matière de contrats est limitée à 50,000 dollars sans autorisation du gouverneur en conseil. Il n'est pas autorisé à fixer les tarifs sans l'autorisation du gouverneur en conseil. Or, tout cela est changé dans le nouveau projet de loi.

[Texte]

I can also mention, of course, the representativity, if there is such a word in English, of the members of the new board as opposed to the members of the present board who are national members and as such not regional members. So there is a tremendous difficulty.

Mr. Forrestall: too many levels of government in there. The Governor in Council, the minister, the Minister of Finance, Treasury Board and the Canada Ports Corporation are the five that he mentions. Well, I will stick my neck out and say that really the power in this bill, the real authority, the driving force, is going to be in the local ports. Everybody else is checks and balances. The real dynamic entity in this bill is the local port corporations.

The Canada Ports Corporation will play a role, looking at the business plans in the budget, but again it will have a strong regional representation, and the fact that three of the members of the Canada Ports Corporation will be chairmen of local port corporations again gives a lot of accessibility, a lot of opportunity to defend their views to the operators of the local port corporation. Treasury Board will play a role, but that will be a once-a-year role. The Minister of Finance will play a role, but to approve financial operations, borrowing powers and things of that kind. And most of the time it will be beneficial, if not all of the time, and it will be beneficial to the local port corporation because that would mean money coming to them for their development.

• 2020

The Governor in Council will play a role in appointments and some by-laws and directions that could be given, but again on the directions that the Governor in Council might give to a local port, that direction is usually going to be accompanied by a cheque, because the Governor in Council will ask the port to do this or that, which they cannot afford financially, and the local port corporation will immediately ask for the money that comes with the directive.

So again you are right on the line that there are five levels of government. But in my view, the real level of government that will be the dynamics of this bill will be the local port corporation. Anyway, this is standard for all Crown corporations, so it is standard for Bill C-27, which I think you played a role in developing. So there is nothing here that is abnormal.

I want to emphasize again the role of the local port corporation. The general manager is going to be selected and appointed by the local port corporation, and symbolically that appointment is of major importance. In the previous system, in the National Harbours port system, when I visited ports, that was the main point that came out—we are fed up with having a general manager that has to answer for all he does to that authority in Ottawa. That will be different now, as you well know.

Again, money being of the essence in these matters, the limit for ports to contract without Governor in Council approval, which is \$50,000 now, as you will see during the debate on clause-by-clause, will rise to \$10 million. That is a very

[Traduction]

Je signalerai également bien sûr la représentativité des membres du nouveau conseil qui sont régionaux et non plus nationaux comme dans le conseil actuel.

M. Forrestall: Il y a trop de paliers gouvernementaux. Le gouverneur en conseil, le ministre, le ministre des Finances, le Conseil du Trésor et la Société canadienne des ports, cela fait cinq. Or, je prétends qu'en fait le pouvoir dans ce projet de loi, que l'autorité réelle, la force de manœuvre, appartiendra aux ports locaux. Pour tous les autres, ce ne sont que des systèmes de freins et contrepoids. La véritable force prévue dans ce projet de loi appartient aux sociétés de port locales.

La Société canadienne des ports jouera un rôle, examinera les plans de travail dans le budget mais, là encore, il y aura une représentation régionale vigoureuse et puisque trois des membres de la Société canadienne des ports seront présidents des sociétés de port locales, ils auront beaucoup de possibilités de défendre leur point de vue devant les responsables des sociétés locales. Le Conseil du Trésor jouera lui aussi un rôle mais une fois par an seulement. Le rôle du ministre des Finances sera d'approuver les opérations financières, le pouvoir d'emprunt et ce genre de choses. La plupart du temps, sinon tout le temps, ce sera un avantage pour la société de port locale car cela lui permettra de recevoir de l'argent pour se développer.

Le gouverneur en conseil jouera un rôle dans les nominations et par certains règlements et directives qu'il pourra émettre mais, là encore, il accompagnera en général ce genre de directives d'un chèque car il demandera aux ports de faire ceci ou cela, ce qui leur serait financièrement impossible sans une aide financière.

Là encore, vous avez raison, il y a cinq paliers de gouvernement. A mon avis, toutefois, le véritable pouvoir est confié à la société de port locale. De toute façon, c'est comme cela pour toutes les sociétés d'État, c'est le cas du Bill C-27 sur lequel, si je ne m'abuse, vous avez eu quelque influence. Il n'y a donc rien là d'anormal.

J'insisterais tout de même sur le rôle de la société de port locale. Le directeur général sera sélectionné et nommé par la société locale et, symboliquement, cette nomination est extrêmement importante. Dans le système antérieur, dans le système du Conseil des ports nationaux, lorsque j'allais dans un de ces ports, le point qui ressortait d'abord, c'était que l'on en avait assez d'avoir un directeur général qui devait répondre de tout ce qu'il faisait aux autorités à Ottawa. Ce sera maintenant différent, c'est certain.

Par ailleurs, l'argent étant essentiel dans ce contexte, pour que les ports négocient des contrats sans l'approbation du gouverneur en conseil, il fallait que ces contrats soient inférieurs à \$50,000 et vous constaterez dans le débat article par

[Text]

substantial gap between the present situation in the National Harbours Board Act and this new bill. I must qualify that, but we will come back to it when we come to that clause. Ten million dollars is the maximum they can spend without Governor in Council approval, and that is the situation when there is a tender. When the contract goes to the highest bidder, and when the highest bidder—I am sorry, lowest bidder, obviously,—

Mr. Forrestall: We understand that Freudian slip though.

Mr. Pepin: No, no, I meant the one that presented the best product.

Mr. Forrestall: Like architects.

Mr. Pepin: Okay, so I correct myself, it is the lowest bidder.

And the third condition, if I recall, well, it is that the product is a Canadian product.

Mr. Forrestall: Does that come under the LPCs themselves, the local port corporations?

Mr. Pepin: No, that is the national one. But then the national one can delegate different degrees of contracting power to the local port, and the possibility is great that they will delegate as much as they get. But again that might vary from one port to the other, depending on their degree of financial stability. But it is a huge amount of money; it represents at least two cranes.

Mr. Forrestall: A drop in the bucket.

Mr. Pepin: Anyway, if you will follow me, this is rather important, 95 per cent of the orders in council now covering ports contracts would move to the port authority under this system. In other words, there would be only 5 per cent left for the Governor in Council to get involved in. Anyway, it is a major change.

Others have said, by way of commenting on the autonomy, that there is too much importance to financial self-sufficiency and the determination of which ports can become port corporations. I just want to underline the fact that this is only one of the criteria for the creation of a local port corporation. National significance is another one. Demonstrated local interest is another one. So consequently, at least among the National Harbours Board ports now, it is expected that most of them will become local port corporations.

Some others have said that the law is not bad, the minister is not bad, but they say, well, you know, the facts will be different from what the bill says. Mr. Cook, I think, said that during his speech. There is nothing I can do to help you there.

Mr. Cook: It is easy to do.

• 2025

Mr. Pepin: The only way is really to let the bill become operative and to test it. I have no reason to believe the law will not be respected, but again the democratic process will continue,

[Translation]

article que ce montant sera porté à 10 millions de dollars. C'est une grosse différence entre les deux textes de loi. J'ajouterais toutefois une réserve lorsque nous en arriverons à l'étude de cet article. Dix millions de dollars sont le montant des dépenses maximales sans approbation du gouverneur en conseil et lorsqu'il y a un appel d'offres. Lorsque le contrat est accordé à celui qui a fait l'offre la plus haute, non, excusez-moi, la moins haute, bien sûr . . .

Mr. Forrestall: Nous comprenons ce lapsus freudien.

Mr. Pepin: Non, je voulais dire celui qui offrait le meilleur produit.

Mr. Forrestall: Comme les architectes.

Mr. Pepin: Donc, je corrige, c'est celui qui fait l'offre la moins élevée.

La troisième condition, si je me souviens bien, est que le produit soit canadien.

Mr. Forrestall: Cela s'applique-t-il aux sociétés de port locales?

Mr. Pepin: Non, c'est pour la société nationale. Mais celle-ci peut déléguer certains pouvoirs contractuels aux ports locaux et il est alors très possible qu'elle le fasse au maximum. Là encore, cela peut varier d'un port à l'autre, selon la stabilité financière de ceux-ci. Il s'agit toutefois de sommes énormes, cela représente au moins deux grues.

Mr. Forrestall: Une goutte dans un seau d'eau.

Mr. Pepin: De toute façon, si vous voulez bien me suivre, c'est assez important, 95 p. 100 des décrets du conseil couvrant actuellement les ports disparaîtraient ainsi. Autrement dit, le gouverneur en conseil n'aurait plus à approuver que 5 p. 100 de ces contrats. C'est donc un gros changement.

D'autres ont dit à propos de l'autonomie que l'on accordait trop d'importance à l'indépendance financière et à la détermination des ports qui peuvent être constitués en société. Je soulignerai simplement le fait que ce n'est là qu'un des critères de création d'une société de port locale. L'importance nationale en est un autre. La preuve d'un intérêt local encore un autre. Aussi, au moins au sein du Conseil des ports nationaux à l'heure actuelle, on s'attend à ce que la plupart deviennent des sociétés de port locales.

D'autres ont déclaré que la loi n'était pas mauvaise, que le ministre n'était pas mauvais, mais que la réalité ne sera pas ce que prévoit le projet de loi. M. Cook, si je ne m'abuse, s'exprimait ainsi dans son discours. Là-dessus, je ne peux vraiment pas l'aider.

Mr. Cook: C'est pourtant facile.

Mr. Pepin: Le seul moyen est vraiment d'essayer d'appliquer ce projet de loi. Rien ne me porte à croire que la loi ne sera pas respectée mais, là encore, le processus démocratique agira et beaucoup choisiront de l'invoquer.

[Texte]

ue to be at work and lots of people will have reasons to invoke it.

On the subject of accountability, again, I do not want to go through the whole thing, but I have said it in answer to the remark Mr. Forrestall had on the five levels of government. Again, this is really the standard for Crown corporations. It complies with what would have been Bill C-27 and Mr. Watt can take you to a comparison of all those things when you come to clause by clause study. Any future legislation on Crown corporations might change things. That would not be news. The new bill would apply to this. So, again, on this subject of accountability, there is nothing abnormal, far from it, in the bill as it is now.

On the auditors; they are designated by the Governor in Council, but the Auditor General is eligible; in other words, he can put his two bits. It is funny because you seem to take objection to that but one of the purposes of leaving it to the local port corporation was to give to the port corporation the possibility of using local firms, as opposed to being dictated national firms. So that was really the intent of it, which was to decentralize. We can have an amendment on that subject, *n'est-ce pas, Monsieur Watt?*

On the annual report submitted to Parliament; we have no objection. It could be submitted to this committee and you can have an amendment on that subject too, if you care to.

Number 3, on appointments. Again, this brings up the subject of autonomy and accountability. The question was raised by a number of people: Mr. Forrestall, Mrs. Mitchell, Mr. Cook and by others, in the provinces particularly, that there should be on this local port corporation and on the Canada port corporation itself, representatives selected by municipalities, provinces, groups of people and so on and so on. A number of the speakers on second reading made that point. Well, in my view, that runs both against the principles of autonomy and against the principle of accountability. Having municipal representatives—I am talking about people who would be selected by the municipality—going on this board to represent the views of the municipality or the views of the provinces, or the views of groups of people in society—labour, business and whatnot—would be bad; it would be bad. There are examples of that. Why? Simply because it comes to great conflicts of objectives between the objectives of the municipality or of the province and the objectives of the port, so you are diminishing really the autonomy of the ports by wanting to have representatives of the views of the municipality of the provinces or special groups of people. If you talk about the Canada Ports Corporation, should you have a representative of the provinces on that, they would form a majority. They would run the Canada Ports Corporation on their own. There would be 10 out of the 17 that are predicted there. If you are going to have provincial representatives on the Canada Ports Corporation, you should have it also on the local port corporations and that would mean, for example, the provinces being all interested in the port of Vancouver, that in the Port of Vancouver, out of the 7 members of the port, there would be 1 representing

[Traduction]

Quant à l'imputabilité, je ne voudrais pas revenir sur l'ensemble des points soulevés, mais je crois avoir répondu à M. Forrestall là-dessus. Là encore, c'est vraiment la règle pour les sociétés d'État. C'est conforme à ce qu'aurait donné le Bill C-27 et M. Watt pourra vous aider à comparer tous ces éléments lorsque vous en arriverez à l'étude article par article. Il est évidemment possible qu'un projet de loi sur les sociétés d'État vienne changer les choses. Cela n'aurait rien de surprenant. Le nouveau projet de loi s'appliquerait à cela. Donc, pour ce qui est de l'imputabilité, il n'y a absolument rien d'anormal là-dessus, au contraire, dans le projet de loi actuel.

Quant aux vérificateurs, ils sont désignés par le gouverneur en conseil, mais le Vérificateur général est admissible; autrement dit, il peut intervenir. Il me semble drôle que vous ayez des objections à cela alors qu'un des objectifs poursuivis en laissant ce pouvoir à la société de port locale était de lui permettre d'utiliser des cabinets locaux plutôt que de se voir imposer des cabinets nationaux. C'était vraiment là l'intention, il s'agissait de décentraliser. On peut évidemment envisager un amendement là-dessus, *can we not, Mr. Watt?*

Quant au rapport annuel qui serait soumis au Parlement, nous n'y voyons pas d'objection. Il pourrait en effet être renvoyé à votre Comité et l'on peut songer à un amendement à ce sujet, si vous voulez.

Numéro 3, les nominations. Là encore, cela nous ramène à l'autonomie et à l'imputabilité. La question a été soulevée par un certain nombre de personnes: M. Forrestall, M^{me} Mitchell, M. Cook et d'autres, dans les provinces en particulier, où l'on prétend que ces sociétés de port locales et la Société canadienne des ports devraient compter des représentants sélectionnés par les municipalités, les provinces, certains groupes de citoyens, etc. Des députés ont pris cette position lors du débat de deuxième lecture. A mon avis, c'est aller à l'encontre des principes d'autonomie et d'imputabilité. Il ne serait pas bon d'avoir dans ces sociétés des représentants municipaux, je veux dire des gens sélectionnés par la municipalité, pour présenter le point de vue de la municipalité ou des provinces ou encore de groupes comme les syndicats, les associations professionnelles, etc. On a déjà des exemples. Pourquoi cela ne serait-il pas bon? Tout simplement parce qu'il y a de gros conflits d'objectifs entre la municipalité ou la province et le port, si bien que cela diminue beaucoup l'autonomie des ports. Si vous parlez de la Société canadienne des ports, souhaitez-vous avoir des représentants de la province qui constitueraient une majorité. Ce seraient eux qui dirigerait la Société canadienne des ports. Ils représenteraient 10 des 17 membres prévus. Si vous voulez des représentants provinciaux à la Société canadienne des ports, il faudrait également aux sociétés locales, ce qui signifierait, par exemple, que les provinces seraient toutes intéressées par le port de Vancouver, que dans ce port, sur les 7 membres de la société, il y en aurait un qui représenterait la Colombie-Britannique, un l'Alberta, un la Saskatchewan et un le Manitoba, si bien qu'ils formeraient la majorité dans ces conseils de port.

[Text]

B.C., 1 representing Alberta, 1 representing Saskatchewan and 1 representing Manitoba, so they would form a majority on those ports.

Mrs. Mitchell: There are more than 7 members.

Mr. Pepin: I am just defending the idea that this would be wrong from the point of view of the autonomy. I think it would be similarly wrong from the point of view of the accountability, because members on this board would live with divided loyalties, in the sense that they would, presumably, have to account to the provinces or to the municipalities for their conduct on the port.

• 2030

From all these points of view, I think the bill, as it is now, makes a lot more sense than the one some have suggested. It does not mean that you will not have labour representatives on those boards. At the moment, on the board of Vancouver, Mr. Garcia is a labour man. On that of the Port of Montreal, Mr. Beshwary is a labour man. You can have labour people on those boards without saying that such a union will be represented, as such, on that board. Again, there is nothing wrong—on the contrary—in having labour representation on those boards.

The main fear was patronage, was it not? I do not know whether you were having a bit of fun, but you emphasized that very, very much. I agree that there is always a danger. There is a danger elsewhere, too. In Saskatchewan, the ministers are chairmen of the Crown corporations; that also is a debatable point. In Ontario, parliamentarians, backbenchers, sit on the boards of Crown corporations. Again, that is debatable. But the bill—

Mr. Fraser: They are elected.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Cook: We would object to no elected Liberal in B.C. serving on the boards there, it is the defeated ones that we object to.

Mr. Pepin: I was just saying that the concept of patronage is multifaceted.

There is, nevertheless, in the bill as it is now—I cannot remember in which clause—an effort to counter that, to a certain extent, by an unusual requirement, the requirement being that the appointed director of the board should have proven “experience and capacity to discharge his responsibility.” That eliminates a number. In other words, the person must have proven his capacity in experience in matters having to do with maritime transportation.

Mr. Forrestall: Then at least you will not object to our removing those phrases, wherever they appear, “in the opinion of the minister”.

Mr. Pepin: It has to be in the opinion of somebody.

[Translation]

Mme Mitchell: Il y a plus de 7 membres.

Mr. Pepin: Je dis simplement qu'il ne serait pas bon d'envisager cela si l'on veut maintenir une certaine autonomie. Je pense que cela ne serait pas bon non plus du point de vue de l'imputabilité car les membres de ce conseil seraient très divisés quant à leurs appartennances étant donné qu'on peut supposer qu'ils devraient rendre compte aux provinces ou aux municipalités de la façon dont ils dirigent le port.

Pour toutes ces raisons, je crois que le projet de loi actuel serait beaucoup mieux que d'autres propositions qui ont été faites. Cela ne signifie pas qu'il n'y aura pas de représentants des syndicats à ces conseils. Pour le moment, au conseil du port de Vancouver, M. Gargacia représente le monde syndical. Au port de Montréal, il y a M. Bishop. On peut très bien avoir des représentants du monde syndical à ces conseils sans dire que tel syndicat doit être représenté en tant que tel au conseil. Là encore, il n'y a aucun inconvénient, bien au contraire à avoir des représentants des syndicats au sein de ces conseils.

Je crois que l'on craignait surtout le patronage, n'est-ce pas? Je ne sais pas si vous vous amusez, mais vous avez considérablement insisté là-dessus. Je conviens qu'il y a toujours un danger. Il y en ailleurs aussi. En Saskatchewan, les ministres sont présidents des sociétés d'État; c'est également discutable. En Ontario, les parlementaires, les simples députés siègent aux conseils des sociétés d'État. Là encore, c'est discutable. Mais le projet de loi . . .

Mr. Fraser: Ils sont élus.

Mr. Pepin: Oui.

Mr. Cook: Nous aurions des objections à ce que des libéraux non élus en Colombie-Britannique soient membres de ces conseils, pas s'ils étaient élus.

Mr. Pepin: Je disais simplement que le concept de patronage à des tas de ramifications.

Dans le projet de loi actuel, je ne me souviens plus exactement dans quel article, on s'efforce néanmoins de contrer ce danger dans une certaine mesure en exigeant quelque chose d'un peu inhabituel, à savoir que l'administrateur nommé au conseil ait prouvé qu'il a «l'expérience et la capacité de s'acquitter de ses responsabilités». Cela en élimine beaucoup. Autrement dit, la personne doit avoir prouvé qu'elle est capable de s'occuper de questions touchant les transports maritimes.

Mr. Forrestall: Vous ne verrez donc pas d'objection à ce que l'on supprime, chaque fois qu'on l'on trouve, l'expression «de l'avis du ministre».

Mr. Pepin: Il faut que ce soit de l'avis de quelqu'un.

[Texte]

Mr. Forrestall: The minister will do it, right now. You have control of that. I am just saying that then you will not object. That makes it positive, somebody does that.

Mr. Pepin: Again, businessmen are not the only ones who have proven their experience and capacity to discharge these responsibilities. You may have academics, for example, economists in the field of maritime transportation, who may not have experience in the of running ports, who might be very, very useful as advisers on the boards of these corporations.

Anyway, I am willing, very much willing, to practise what I call receptive consultation, in the sense that anybody who wants to suggest names is welcome to do that. If that group wants to publicize the good name, that is within their authority also to do that. Again, we can have a process of consultation in this matter that would be very useful.

Finally, on consultations: I want to emphasize, and you know well—Mr. Forrestall, in particular, who has been in this for a number of years, and the chairman, too, who has been with us for a number of years, notwithstanding his young age—there has been tremendous consultation—not to mention Mr. Benjamin, who has been in this game since the creation of the world—

An hon. Member: Confederation!

Mr. Pepin: On the process of consultation, it has been going on for 10 years. It has been exhaustive, thorough, particularly in the last two years. Mr. Gordon Sinclair, who sits on my right side this evening, he always sits on my right side, who is, as you know, the administrator for the Maritime Administration, has made this his baby and he has been everywhere consulting with people. Personally, I have done it too. I am not boasting when I say that. I have met with the port authorities, the group of four, led by Mr. Macpherson of Vancouver, with provincial ministers, with boards of trade and all kinds of intermediary bodies. We have published those two major documents, the blue book and the so-called strange red, mauve book. We have received extensive representations from boards of trade, *chambre de commerce, provinciale locale, municipale*, et cetera, so there has been a tremendous amount of consultation on that, and a tremendous amount of support also.

• 2035

As you well know, I want to emphasize that, following these representations, a number of changes were made. This was not only for the sake of holding hands. The debt re-financing idea was the effect of representations. They said that we should, first of all, clean the slate, forgive the debts of the ports, so that they could start anew. And this was done a year or so ago.

Mr. Benjamin: With respect to new debts.

Mr. Pepin: It is awfully nice, when you start in life, for somebody to take care of your old debts. Major bylaws were talked about and defined before the legislation was introduced so that people in the ports knew what was coming. The concept

[Traduction]

M. Forrestall: C'est le ministre qui le fait à l'heure actuelle. Vous avez le contrôle. Je dis simplement que vous n'y verrez donc pas d'objection. Cela rend les choses positives.

M. Pepin: Vous savez, les hommes d'affaires ne sont pas les seuls qui ont prouvé qu'ils avaient l'expérience et la capacité de s'acquitter de telles responsabilités. Vous pouvez penser à des professeurs, des économistes des transports maritimes, par exemple, qui n'ont peut-être pas l'expérience directe des ports, qui pourraient être extrêmement utiles comme conseillers au sein des conseils d'administration de ces sociétés.

De toute façon, je suis tout à fait disposé à pratiquer ce que j'appelle la consultation réceptive, en ce sens que quiconque veut proposer des noms peut très bien le faire. Si ce groupe veut proposer quelqu'un, il peut très bien le faire. Là encore, on peut envisager un processus de consultation très utile.

Finalement, à propos des consultations, j'insisterai et vous le savez très bien, monsieur Forrestall, en particulier, vous qui vous occupez de cela depuis un certain nombre d'années, ainsi que le président qui est avec nous depuis longtemps aussi, malgré son jeune âge, sur le fait que la consultation a toujours été extrêmement active, et je n'oublie pas M. Benjamin qui est là-dedans depuis la création du monde . . .

Une voix: Depuis la Confédération!

M. Pepin: Pour la consultation, cela se poursuit depuis dix ans. Elle a été tout à fait exhaustive et complète, particulièrement au cours des deux dernières années. M. Gordon Sinclair, qui est à ma droite ce soir, comme toujours d'ailleurs, et qui est l'administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime, s'est toujours particulièrement intéressé à cette question et consulte tout le monde partout. Personnellement, j'ai également été consulté. Je ne m'en vante pas. Mais j'ai eu des entretiens avec les instances portuaires, le groupe des quatre, dirigé par M. McPherson de Vancouver, avec les ministres provinciaux, les Chambres de commerce et des tas d'organismes intermédiaires. Nous avons publié ces deux gros documents, le Livre bleu et le Livre que l'on dit d'un drôle de rouge, un peu mauve. Nous avons été pressentis par des chambres de commerce, *Boards of Trade, at municipal, local or provincial level, etc.*, les consultations ont été approfondies, et nous avons reçu un énorme soutien.

Comme vous le savez, et je tiens à souligner ce point, certaines modifications ont été décidées à la suite de ces représentations. Non pas seulement pour la forme, puisqu'on a ainsi émis l'idée d'un refinancement de la dette. On nous a dit qu'il fallait d'abord épurer les comptes, annuler les dettes des ports afin qu'ils puissent prendre un nouveau départ. Cela s'est donc passé il y a un an, environ.

M. Benjamin: Au sujet des nouvelles dettes.

M. Pepin: Il est extrêmement agréable, lorsque vous démarrez dans la vie, que quelqu'un se charge de vos anciennes dettes. Des arrêtés importants ont été discutés et définis avant que la loi ne soit proposée, si bien que l'administration des

[Text]

of the three chairmen of local corporations as members of the Canada Port Corporation was also a representation made by Vancouver, if I remember well—several of them, and so on.

So there is a high degree of approval now; this does not mean that everybody is satisfied, but they all agree that this would be a tremendous progress from existing legislation. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Forrestall:

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

We welcome the minister here tonight. As the minister has been very philosophical, I suppose we should start with virtually his last point and talk about the debt.

I think there was some general agreement from the outset that, perhaps, something had to be put in place to deal with the debt per se, and as well the varying degrees of debt from one port to another. We wrote off, what, \$500 million in debt, some \$350 in principal and \$150 million or so in interest? Is that reasonably accurate?

Mr. Pepin: Mr. Watt will give you the whole thing if you want it now. Do you?

Mr. Forrestall: As long as it is reasonably accurate, no.

Mr. Pepin: Mr. Watt, would you—

The Vice-Chairman: Is it reasonably accurate?

Mr. Pepin: It is \$500 million all together.

Mr. Forrestall: Perhaps we should put it on the record. It is not, in any sense, that I am objecting to it, but it was probably a necessary start to get this process going.

What was the authority for the cancellation of that debt? Why was there, in other words, no need for legislation to cancel it or to transfer it? When we have dealt with CN in the past, when we dealt with the recapitalization bill . . . Was this money, in fact, an eradication of debt, or was it a transfer from debt to equity by some instrument of government? If so, what were the instruments that were used? Was it done by order in council? If so, might we at some point have a copy of that order in council so that it might be incorporated into the historical record?

I suppose, because of the ominous silence of the one among you who is not here, who has gone on to greater rewards, Mr. Franch, the former Chairman of the National Harbours Board—I guess he still is until today or tomorrow. Was this, in fact, his last hurrah? What was the authority for the cancellation of debt, and how did we handle it?

[Translation]

ports savait à quoi s'attendre. Si je me souviens bien, c'est par ailleurs Vancouver qui a demandé que l'on adopte une disposition précisant que les présidents d'au moins trois conseils locaux seraient nommés administrateurs de la société; il y a eu d'autres propositions qui ont été ainsi de même reprises par le projet de loi.

Nous pouvons donc dire que de façon générale nous avons l'approbation des intéressés; cela ne signifie pas que tout le monde est satisfait, mais tout le monde reconnaît que ce projet de loi représente un pas très important par rapport à ce qui existe en ce moment. Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Nous sommes heureux d'accueillir le ministre ce soir. Étant donné le ton de son introduction, je pense qu'il serait bon de reprendre le dernier point dont il est question dans son exposé, je veux parler des dettes.

Je crois que l'on s'était de façon générale entendu dès le départ sur le principe d'un dispositif à mettre en place pour régler le problème des dettes, en remarquant que ces dettes variaient d'un port à un autre. Cela a abouti à une rémission d'environ \$500 millions en dettes, \$350 millions pour le principal et \$150 millions d'intérêts. Est-ce bien exact?

M. Pepin: Monsieur Watt vous donnera le détail de ces chiffres si vous le voulez. Le voulez-vous maintenant?

M. Forrestall: Si mes chiffres sont à peu près raisonnables, cela n'est pas la peine.

M. Pepin: Monsieur Watt, pourriez-vous . . .

Le vice-président: Les chiffres sont-ils en gros justes?

M. Pepin: Il s'agit bien de \$500 millions au total.

M. Forrestall: Nous pourrions peut-être le faire mettre au procès-verbal. Je n'ai ici aucune objection à soulever, mais je pense qu'il fallait bien préciser ce point.

Quelle disposition autorisait donc cette rémission de la dette? Autrement dit, pourquoi n'avons-nous eu besoin d'aucune loi pour le faire? Lorsqu'il a été question du CN dans le passé, lorsque nous avons discuté le projet de loi sur la restructuration du capital . . . Ces sommes correspondaient-elles simplement à l'annulation d'une dette, ou y a-t-il eu transfert de la dette au capital-actions par une décision du gouvernement? Dans ce cas, quelles ont été ces décisions? Ont-elles fait l'objet d'un décret ministériel? Dans l'affirmative, pourrions-nous en avoir une copie, afin que l'on puisse la verser au dossier?

Je tiens à faire remarquer l'absence extrêmement choquante de quelqu'un qui va faire carrière ailleurs, M. Franch, l'ancien président du Conseil des ports nationaux—je crois qu'il l'est encore jusqu'à aujourd'hui ou demain. Cette décision représentait-elle son dernier cri de victoire? À quel titre donc la dette a-t-elle été annulée, comment dans le détail la question a-t-elle été traitée?

[Texte]

Mr. Pépin: Mr. Sinclair, please.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration): Mr. Chairman, the process of dealing with the debt was first of all submitted to the Ministers of Treasury Board in 1980 by the Chairman of the National Harbours Board and myself. The ministers at that time decided the existing debt, less some debt that was to remain, would be replaced by new notes bearing an issue date of January 1, 1981, an indefinite due date, no repayment of principal to be made thereon and an interest rate equal to 0.

• 2040

The amount of accrued interest owing on those debts, as at the end of December, 1980, in the amount of some \$157 million, was treated as being not due and payable beginning as of January 1, 1981, and was placed in a frozen state. That decision of the Treasury Board was subsequently confirmed by an order in council on January 15, 1981, and ministers indicated to us at that time that after the ports legislation was dealt with, they would then be prepared to look at a more permanent solution for the debt structure.

I think what they did for us at that particular point in time was de facto to eliminate the interest expense, and to eliminate the repayment of any of that capital which enabled the National Harbours Board ports, each and every one of them in 1981, to show a profit.

Certainly this action was one that was very deliberately planned as part of this whole exercise in coming about with a new ports policy and ports legislation, and certainly was not a last hurrah, having been done some 18 months ago.

Mr. Pepin: There are three categories of papers: one, worth \$370 million, which is cancelled and replaced by new certificates; one worth \$157 million, unpaid interest which is to be treated, as Mr. Gordon Sinclair says, as not due and payable beginning on the date of January 1, 1981, and thirdly, another group, worth \$25 million, cancelled and replaced by new certificates.

Mr. Forrestall: And that is the essence of the order in council?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Forrestall: Perhaps such that has then been part of the record without calling for it. There is nothing else hidden in that, is there, that we do not know about?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the only other thing in the order in council was some \$25 million worth of debts at various ports that were retained in the system, and those debts were recapitalized at that date at an average interest rate of all the debts then outstanding for the individual ports, and a new debt instrument put in place for each one of those ports as at that date.

Mr. Forrestall: Thank you. My recollection was not that bad. I thought it was around \$500,000.

[Traduction]

M. Pepin: Monsieur Sinclair, s'il vous plaît.

M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime): Monsieur le président, cette question a d'abord été soumise aux ministres du Conseil du Trésor en 1980 par le président du Conseil des ports nationaux et moi-même. Les ministres de l'époque ont décidé que la dette courante, moins une certaine somme restante, serait remplacée par des billets à ordre portant la date d'émission du 1^{er} janvier 1981, sans précision de la date d'échéance, donc sans remboursement du principal et à un taux d'intérêt de 0.

Les intérêts accumulés étaient, à la fin du mois de décembre 1980, de \$157 millions; on a décidé qu'à partir du 1^{er} janvier 1981, cette dette au titre des intérêts était gelée. Cette décision du Conseil du Trésor a été confirmée ultérieurement par un décret du 15 janvier 1981, et les ministres nous ont indiqué que dès l'adoption de la nouvelle loi sur les ports, on pourrait envisager une solution plus définitive pour cette question de la dette.

Cette opération à l'époque a donc consisté à supprimer les dettes en intérêts, et à annuler le remboursement de ce capital, ce qui a permis aux ports du Conseil des ports nationaux, en 1981, d'enregistrer un bénéfice.

Cette décision qui faisait partie d'un ensemble planifié, et qui s'insérait dans une nouvelle politique portuaire et l'adoption d'une nouvelle loi, ne représentait pas un dernier cri de victoire puisque cela avait lieu il y a 18 mois.

M. Pepin: Il y a donc trois catégories de billets à ordre: l'un de \$370 millions qui a été annulé et remplacé par de nouveaux certificats; un autre de \$157 millions d'intérêts impayés, et comme M. Gordon Sinclair l'a dit, ne sont plus à rembourser à partir du 1^{er} janvier 1981, et troisièmement, un autre groupe d'effets pour \$25 millions, annulé et remplacé par de nouveaux certificats.

Mr. Forrestall: Voilà le contenu de ce décret?

Mr. Pepin: Oui.

Mr. Forrestall: Cela avait peut-être à l'époque été déjà au procès-verbal sans qu'on le demande. Il n'y a rien d'autre qui soit caché, rien d'autre dont nous ignorions l'existence?

Mr. Sinclair: Monsieur le président, l'autre aspect de ce décret était que \$25 millions de dettes de divers ports avaient été retenus, ces dettes avaient été recapitalisées à l'époque avec un taux d'intérêt correspondant à la moyenne des taux d'intérêt des dettes impayées de chaque port, qui bénéficiait de l'ouverture d'un nouveau compte d'endettement.

Mr. Forrestall: Merci. Mes souvenirs n'étaient donc pas si mauvais que cela. Je pensais que cela représentait environ \$500,000.

[Text]

I wanted to get that on the record. I think probably it is historically important. It does not have much to say or do about anything that we are about right now, other than it cleared the way for useful consideration of this piece of legislation.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, could I make one further comment? This recapitalization was envisaged in Bill C-50. To assist the ports legislation in being non-controversial and not a money bill was the reason that it was proceeded with in this fashion.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I appreciate that comment from the administrator, unless there be any doubt by the time this time next week rolls around it will be clear to everybody the role that Mr. Mazankowski played in the development and the bringing of this bill to its present stage.

I wanted to make one or two general comments. We welcome the minister's comments on auditorship. We appreciate his largess with respect to the local ports capacity to engage the local auditors. I think more to the point, it was not necessarily our intent to press all the way for auditorship solely by the Auditor General, but rather to have that provision somewhere in the act for joint auditorship so that it might preclude the possibility of criticism.

• 2045

It is perhaps in some respects the same point that we want to make about a lot of other aspects of the bill. The more I look at it, the more I keep coming back to the very glaring absence of a clear understanding of the government's intentions on Crown corporations.

Bill C-50 envisioned the Canada Ports Corporation being Schedule D. It would now move back to Schedule C. Of course there is a significant difference. If we have a hesitancy in a number of areas, you will appreciate, Mr. Chairman—the minister will—that these hesitations arise out of what we do not know about what the government's intentions are. During the course of the evening, at the end of my remarks, if he wants to make some comment or observation about the government's current thinking about that bill—is it something we are likely to see shortly, or is it at some distance down the road—because it will affect, of course, the thinking we have about the bill.

The minister kept his philosophical eye on me when he was talking about membership in port councils. Well, I am one of those—and I think I said so on the floor of the House: that we are not pressing for municipal representation on local port corporations, because I can envision conflicts of interest there. However, that is quite a different question from some effective method of ensuring, on some continuing basis, that labour in fact is represented on the local port corporations. I appreciate it might be a little more difficult to incorporate the same, or

[Translation]

Voilà donc ce que je voulais faire inscrire au procès-verbal. Je pense que cela est important du point de vue historique. Sans que cela concerne directement ce dont nous voulons discuter en ce moment, cela déblaie un peu les abords de notre sujet.

M. Sinclair: Pourrais-je, monsieur le président, ajouter quelques remarques? Ces mesures de restructuration financière avaient été envisagées dans le cadre du projet de loi C-50. Nous avons procédé de cette façon pour aider l'adoption d'un projet de loi sur les ports, sans avoir à proposer un projet de loi financier et pour éviter les débats.

M. Forrestall: Monsieur le président, voilà un commentaire de l'administrateur que j'apprécie beaucoup, et à moins que certains doutes ne subsistent encore la semaine prochaine, les rôles donc auront été décrits très clairement, et notamment celui de M. Mazankowski, qui a contribué à faire de ce projet de loi ce qu'il est maintenant.

J'avais encore quelques remarques générales à faire. Nous félicitons le ministre pour ses déclarations sur la vérification comptable. Nous apprécions beaucoup sa largesse de vues en ce qui concerne l'autorisation donnée aux ports de recourir aux services de vérificateurs locaux. Je dirais même que nous n'avions pas absolument l'intention de faire pression pour que la vérification soit remise uniquement à la responsabilité du vérificateur général, mais nous avions plutôt envie qu'une disposition dans la loi prévoie une vérification mixte, afin d'éviter autant que possible les critiques.

Voilà de façon générale les commentaires que nous pourrions faire sur bien d'autres aspects du bill. Plus je le lis, plus je remarque une absence très frappante de clarté en ce qui concerne les intentions du gouvernement vis-à-vis des sociétés de la Couronne.

Le projet de loi C-50 plaçait la Société canadienne des ports en annexe D. Elle se retrouverait maintenant en annexe C. Ce n'est pas du tout la même chose. Si nous hésitons encore à propos de certaines dispositions, vous comprendrez, monsieur le président—and le ministre également—that cela provient du fait que nous ne savons toujours pas quelles sont les intentions du gouvernement. Dans le courant de la soirée, lorsque j'aurai terminé, le ministre pourra peut-être nous dire ce que le gouvernement a l'intention de faire dans le cadre de ce projet de loi—and notamment ses intentions à court ou à moyen terme—étant donné que cela aura des répercussions sur ce que nous pensons nous-mêmes de ce texte législatif.

Lorsque le ministre parlait des membres des conseils portuaires, je sentais qu'il pensait à moi. Effectivement, je fais partie de ceux qui—and je pense l'avoir dit à la Chambre—ne tiennent pas à ce qu'il y ait une représentation municipale aux sociétés de port locales, étant donné que nous prévoyons des conflits d'intérêt à ce niveau. Cela n'exclut pas que l'on garantisse de façon sûre que les travailleurs soient représentés en permanence dans les sociétés de port locales. Je sais qu'il sera sans doute un peu plus difficile d'inclure des dispositions exécutoires semblables pour la Société canadienne des ports.

[Texte]

incorporate a mandatory requirement at the national ports corporation level, or at the proposed CPC level.

I do not know. I will think about that for the next day or so. But it is nevertheless the principle. Labour is an integral part of the operation of the port and should, I think, be given every consideration in it.

Some of the other fears—the minister has touched on many of them, Mr. Chairman—I can readily see that they will find their route in the absence of a clear understanding of where this structure is going to go if we have a radical Crown corporations act upon us a year from now. Are we going to have to go all back through this process again? Are we going to disrupt our ports again; disrupt their very efficient progress? These matters in fact continue to concern us.

The minister did not touch nearly as deeply as I would have liked to have seen him touch on the banking concept. As he will recall from comments made by Mr. Cook and others—and I think I have referred to the long, sticky fingers of the bureaucracy here in Ottawa. The banking concept seemed to be one way around that. If Vancouver is concerned about hanging on to its money—and the Financial Administration Act requires some of that to be taken away from them if it becomes excessive moneys, and we do not know what "excessive moneys" are—the concept of transferring it to a bank, where it would accrue interest in the Port of Vancouver's or the Port of Halifax's interest, a bank account from which they could draw from time to time as requirements dictated—and that would change again, substantially, some of the concepts—but of course it is not in the bill.

• 2050

Now, these are the three principal areas. They all deal, in essence, with autonomy; they all deal, in essence, with our concerns; and, again, they all come back to the unknown factor, and that is the Crown corporations.

Mr. Pepin: Just a one-liner on each one rapidly. The banking concept: we will come back to that. Mr. Sinclair will explain again, and I think we have an amendment to clarify the concept. The idea is that the Canada Ports Corporation is the banker for the ports for their "surplus" money, and they pay interest and they keep it in separate accounts, and they are callable at all times by the local port authorities. So it is really the Canada Ports Corporation acting as a banker. So we will try to improve that with your help, if you want to.

Mr. Forrestall: You might do an analysis as to how it might compare with the airport revolving fund.

Mr. Pepin: Yes. The Crown corporation act: Is it coming? You hear about it coming out soon in the context of the government re-organization. It might be one thing that will be

[Traduction]

Du moins je le pense. J'y réfléchirai encore. Mais voilà le principe. Les syndicats font partie de l'organisation portuaire, et je pense qu'ils devraient être ici pris en considération.

On peut par ailleurs craindre—et le ministre y a fait allusion à plusieurs reprises, monsieur le président—que l'avenir de cette structure soit incertain, tant que nous n'aurons pas une idée claire des modifications peut-être radicales auxquelles nous devons nous attendre au cas où une loi sur les sociétés de la Couronne serait adoptée d'ici un an. Tout sera-t-il à remettre en question à nouveau? Les ports vont-ils encore être bouleversés dans leur administration? Leur développement va-t-il être handicapé? Voilà donc des questions qui continuent à nous inquiéter.

Le ministre n'a toutefois pas abordé de façon suffisamment détaillée, à mon avis, la question bancaire. Il se souvient certainement des remarques faites par M. Cook, et d'autres personnes—and j'ai moi-même mentionné les ingérences insupportables de l'administration d'Ottawa. L'idée du recours à la banque semblait précisément une façon d'y obvier. On comprend que Vancouver veuille disposer librement de ses finances; or, la Loi sur l'administration financière prévoit que certaines sommes excédentaires soient prélevées; voilà pourquoi l'idée de les transférer sur un compte en banque, où cela rapporterait des intérêts aux ports de Vancouver ou de Halifax, est intéressante puisque les ports pourraient avoir accès en permanence à ce compte, ce qui modifierait pas mal de choses—mais bien entendu il n'en est pas question dans le projet de loi.

Voilà donc les trois domaines essentiels que je voulais aborder. En substance, il est question d'indépendance et d'autonomie, et cela fait l'objet de nos préoccupations; et je répète que cela revient toujours à cette inconnue, que constitue l'avenir des sociétés de la Couronne.

M. Pepin: Une réponse rapide pour chacune de ces questions. La structure bancaire: nous y reviendrons. M. Sinclair vous expliquera notre point de vue, et je pense que nous avons un amendement qui s'y rapporte. L'idée est que la Société canadienne des ports sera le banquier des ports pour ces sommes excédentaires, que des intérêts seront versés, que ces sommes feront l'objet de comptes distincts, auxquels les autorités portuaires locales auront accès en permanence. On peut donc dire que la Société canadienne des ports fera office de banquier. Nous essaierons d'améliorer cette formule, avec votre aide, si vous le voulez.

Mr. Forrestall: Vous pourrez peut-être faire la comparaison avec le fonds de roulement des aéroports.

Mr. Pepin: Oui. En ce qui concerne la Loi sur les sociétés de la Couronne: s'en vient-elle? On entend dire qu'elle devrait être prête bientôt, dans le cadre de la réorganisation prévue

[Text]

done in the coming days or weeks. I am not in a position to pass judgment—more days and weeks than years.

Mr. Sinclair has studied the drafts and feels that there is no contradiction or difficulty that you can identify between the bill as it is now and—

Mr. Forrestall: It contemplates the provisions of government thinking on—

Mr. Pepin: I have been in the debate, obviously, and it has to do more with the distribution of powers among ourselves, the ministers: where the responsible minister begins and where the President of the Treasury Board starts and where the Minister of Finance ends. It is more an internal debate, I think, than a debate on the relationship of Crown corporations themselves.

Rapidly, we will have a joint auditorship possibility. There is an amendment on that that you wanted. These are the three points. Labour representation: I have expressed my views on that already.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Minister, Mr. Forrestall.

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. I am really pleased to be involved in this procedure and I think also to hear one or two comments or elaborations that the minister has already made, particularly that \$10 million one, which we would like to hear more about.

I think I would like to concentrate first of all on the local port corporation board structure. This is something that in the Vancouver area, at a number of different levels . . . We have had considerable discussion with the economic advisory commission of the city as well as with a number of other groups that have had quite a continuing interest in this.

I wonder if the minister would consider further, with perhaps a little more open mind, a slightly different structure. It seems to me from what I have been able to glean in talking to some of the members who have harbour commissions in their regions that on harbour commissions—at least in Nanaimo, for example—there are representatives, I guess from municipalities anyway, and perhaps from the region. I am not sure about labour representation, but we do have that precedent, of course, in Vancouver. I do not see why the labour representative is any more pure or disassociated appointed from Ottawa than being appointed through a labour federation in consultation with maritime unions; I am quite sure that it would end up to be the same person.

Anyway, on the whole question of vested interest, I think if a board were to be dominated by representatives from municipalities—and of course different metropolitan areas have different structures, I realize, Toronto having perhaps

[Translation]

par le gouvernement. C'est peut-être une question de jours ou de semaines. Je ne suis pas en mesure de vous donner ici des assurances, mais c'est certainement plus une question de jours ou de semaines que d'années.

M. Sinclair a étudié les avant-projets, et il de loi tel qu'il est à l'heure actuelle et . . .

M. Forrestall: Il y est question de dispositions donnant au gouvernement . . .

M. Pepin: J'ai bien sûr participé au débat, et il y est plutôt question d'aménagement des pouvoirs entre les ministres: où commence le domaine d'attribution du ministre responsable, où se limite celui du président du Conseil du Trésor et du ministre des Finances. C'est donc plutôt une discussion à usage interne, qu'un débat concernant les rapports avec les sociétés de la Couronne elles-mêmes.

Sans perdre de temps, je dirai que nous avons envisagé une procédure mixte de vérification comptable. Nous avons là-dessus une proposition d'amendement comme vous le désirez. J'ai donc abordé vos trois points. En ce qui concerne une représentation des ouvriers et employés: j'en ai déjà parlé.

Le vice-président: Merci, monsieur le ministre et monsieur Forrestall.

Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le président. Je suis heureuse de participer à ce débat, et de pouvoir entendre les explications du ministre, notamment à propos de ces 10 millions de dollars dont nous aimerions en savoir un peu plus.

Je pense que je me pencherai d'abord sur la structure du conseil d'administration des sociétés de port locales. Cela a déjà fait l'objet, dans la région de Vancouver, et à différents niveaux . . . Nous avons eu des discussions approfondies avec la Commission consultative économique de la ville, ainsi qu'avec d'autres groupes qui ont fait preuve d'une attention soutenue dans ce débat.

Je me demande si le ministre, en faisant preuve d'une plus grande ouverture d'esprit, pourrait envisager une structure légèrement différente. A partir de certaines discussions avec des membres de commissions portuaires, à Nanaimo par exemple, j'ai pu constater que des représentants des municipalités, et peut-être même des régions, y siègent. Je ne suis pas certaine qu'il y ait des représentants du monde du travail, mais nous avons un précédent, bien sûr, c'est Vancouver. Par ailleurs, je ne vois pas pourquoi le représentant du monde du travail serait plus indépendant s'il est nommé d'Ottawa, que s'il est nommé par l'intermédiaire d'une fédération du travail en consultation avec les syndicats maritimes; je suis persuadée que cela serait de toute façon la même personne.

En ce qui concerne ensuite la défense des divers intérêts, et au cas où le conseil serait dominé par des représentants des municipalités, et bien sûr je me rends compte que les structures là sont différentes, Toronto ayant peut-être une municipa-

[Texte]

one municipality and one metropolitan area; in Vancouver we would have five or six municipalities. First of all, if the appointees were not elected politicians, if there were terms of reference which required them to be persons who were expert in port matters, as has been spelled out in the bill, and we certainly agree with that, and if they are persons who would be appointed—maybe, say, two representatives from municipalities—through a regional district—I am thinking now of Vancouver's kind of set-up—I do not see why you would not have fairly broadly representative members who represent local interests, of course, but not necessarily in a political or partisan way.

• 2055

You say that the objectives include the achievement of Canadian international trade objectives and national, regional and local economic objectives. Surely these people are the ones who are going to know a little bit more about regional and local economic and social objectives.

The other thing is that you could still have within the legislation, as you have now, sort of veto rights of the Canada Ports Corporation where it says that they must meet certain requirements and ultimately be approved by the Cabinet. But it would seem to me that it would make great sense to increase the size of the board to include a labour representative, hopefully either nominated or appointed from a labour federation in consultation with maritime unions, a similar structure for users of the port to have business community representatives, and perhaps a couple from the region who would have more regional and municipal knowledge and background, not again vested interest, as well as provinces. It is an interesting point, whether you would include four provincial representatives in the case of Vancouver.

But it would seem to me, if you had this kind of balance and you added your federal representatives, that you would counterbalance any kind of vested interest, and if you also required certain terms of reference for the kind of people who were selected.

I think it is contradictory to talk about decentralization and local autonomy, and it is just sure tokenism unless you are going to move further in this direction. I am sorry to be making a speech but perhaps you could comment on some of these points.

Mr. Pepin: I can comment and my officials will also.

Let me first repeat the spirit of the bill. The spirit of the bill is that there are different types of ports in Canada and they have an historical background. Each type represents a certain disposition of the mound and of the—

Mrs. Mitchell: Certainly.

Mr. Pepin: We try not to bulldoze the thing, not to streamline. There are different types of ports and, if a community likes a type better than the other one, they can just pick it. They can move from one type to the other under the bill.

[Traduction]

lité et une zone métropolitaine alors que Vancouver aurait cinq ou six municipalités, je pense que les personnes nommées ne devraient pas être des hommes politiques élus, mais plutôt des spécialistes des questions portuaires, comme le projet de loi le précise, et nous sommes là tout à fait d'accord; on pourrait donc nommer deux représentants des municipalités, par district régional, comme par exemple à Vancouver par exemple; et je ne vois pas pourquoi l'on ne pourrait pas alors arriver à une juste et large représentation des divers intérêts locaux, en évitant les divisions partisanes ou politiques.

Vous dites que les objectifs à atteindre intéressent le commerce international ainsi que l'économie nationale, régionale et locale. Ces gens-là en sauront certainement un peu plus sur les objectifs régionaux et locaux, dans les domaines économiques et sociaux.

Par ailleurs, le projet de loi pourrait préserver le droit de veto de la Société canadienne des ports puisqu'il est dit que certaines conditions doivent être remplies et que le Cabinet doit donner son approbation. A mon avis, il serait tout à fait sensé d'augmenter le nombre d'administrateurs pour inclure un représentant syndical qui pourrait être nommé ou proposé par une fédération syndicale, en consultation avec les syndicats maritimes; ce conseil pourrait également comprendre des représentants des utilisateurs du port ainsi que deux ou trois représentants de la région, des municipalités et de la province. Dans le cas de Vancouver, on pourrait avoir quatre représentants provinciaux.

A mon avis, si le conseil d'administration était ainsi composé et que vous lui ajoutiez vos représentants fédéraux, on aurait un système de contrepoids qui s'opposerait à tout intérêt acquis. Vous pourriez aussi prévoir certaines attributions pour les différents représentants choisis.

Je pense qu'il est contradictoire de parler de décentralisation et d'autonomie locale et de ne pas prendre les mesures concrètes qui s'imposent. Je suis désolé d'avoir fait tout un discours, mais vous avez peut-être quelques remarques à faire.

M. Pepin: En effet, et je donnerai ensuite la parole à mes collaborateurs.

Permettez-moi d'abord d'insister sur l'esprit dans lequel ce projet de loi a été rédigé. Il y a quatre types différents de ports au Canada, qui ont tous un certain historique. Chaque type représente une certaine structure . . .

Mme Mitchell: Exactement.

M. Pepin: Nous ne voulons pas tout chambouler, mais plutôt essayer de simplifier. Il y a donc plusieurs types de ports et, si une localité en préfère un par rapport à un autre, elle n'a qu'à l'adopter. Ce projet de loi lui permet de le faire.

[Text]

So that is the first answer I give you.

So the Harbour Commissions' type is respected, it has done well in some cases, less well in others. They are closer to the municipality historically, they perform some municipal roles. Consequently, the municipality does not charge them taxes. They like that situation.

So, it is a good form of port management and there is nothing against it—

Mrs. Mitchell: Why did you say it was wrong then, Mr. Minister?

Mr. Pepin: So, if a community likes this type they can very well have it.

Mrs. Mitchell: Why not under this bill?

Mr. Pepin: They can very well have it . . . They can move from one situation—public harbours—to a harbour commission. They can move from a local port corporation to a harbour commission status. So nothing prevents them from doing that. It will be very accommodating.

So it is the spirit of the bill that we do not try to force a single type of port management on a community.

Mrs. Mitchell: That is what you are doing through this bill though.

Mr. Pepin: No. Those who will choose the local port corporation as their first type will not have a similar advantage. And why? This is where my arguments come in.

First of all, there are conflicts between the objectives of the port and the objectives of the municipality. They may very well not coincide as in the case in Toronto where they did not. The municipality wants to keep the land for parks and the port administrator would like to keep it for maritime transportation. So you have a conflict.

Another point I want to raise before Mr. Sinclair talks on this subject is the fact that the harbour commission type until now has been successful, most of the time, in areas where there was a limited number of municipal authorities.

• 2100

Three generally—three, four, one, so you see while in the Montreal area, the Vancouver area, you would have to accommodate what—30 municipalities.

Mrs. Mitchell: No.

Mr. Pepin: Yes, you would have.

Mrs. Mitchell: Do it for a regional structure.

Mr. Pepin: So you would have to accommodate a greater number. Anyway, my main answer is that if one prefers a certain type, he can have it. If he wants the other type, he can have it too. Mr. Sinclair, some wise remarks.

[Translation]

Voilà pour ma première réponse.

En ce qui concerne le type que représentent les commissions de ports, c'est une structure qui a bien fonctionné dans certains cas, et moins bien dans d'autres. Elles sont généralement plus proches des municipalités, sur le plan historique, et accomplissent certaines fonctions municipales. En conséquence, la municipalité ne les taxe pas, ce qui les satisfait.

C'est donc un bon système de gestion portuaire et personne ne critique . . .

Mme Mitchell: Pourquoi l'avez-vous critiqué alors, monsieur le ministre?

Mr. Pepin: Si une localité préfère ce genre de structure, elle n'a qu'à l'adopter.

Mme Mitchell: Pourquoi ne peut-elle pas le faire en vertu de ce projet de loi?

Mr. Pepin: Si, elle peut très bien le faire . . . Elle peut passer d'un statut de port public à un statut de commission de port. Elle peut renoncer à son statut de société de port locale pour demander le statut de commission de port. Rien ne l'en empêche. Le projet de loi est donc très généreux.

Il n'est pas question non plus d'essayer d'imposer un seul type de gestion portuaire à une localité.

Mme Mitchell: C'est pourtant exactement ce que vous faites avec ce projet de loi.

Mr. Pepin: Non. Les localités qui choisiront la structure de société de port locale en premier n'auront pas le même avantage. Pourquoi? C'est là qu'interviennent mes arguments.

Tout d'abord, il y a des conflits entre les objectifs du port et les objectifs de la municipalité. Ils ne coïncident pas toujours, comme ce fut le cas à Toronto. La municipalité veut préserver des terrains pour en faire des parcs et l'administrateur portuaire préférerait les consacrer au transport maritime. Il y a donc conflit.

Avant de donner la parole à M. Sinclair, j'aimerais également vous signaler que le type de gestion correspondant à une commission de port a généralement bien fonctionné, jusqu'à présent, lorsque le nombre de municipalités ne dépassait pas trois ou quatre.

Généralement, trois; trois, quatre, un; ainsi, dans la région de Montréal ou de Vancouver, il vous faudrait desservir une trentaine de municipalités.

Mme Mitchell: Non.

Mr. Pepin: Si.

Mme Mitchell: Faites-le pour une structure régionale.

Mr. Pepin: Il faudrait alors en desservir un plus grand nombre. Quoi qu'il en soit, je voulais dire, en substance, que cela dépend des préférences de chacun. Monsieur Sinclair, je crois que vous avez de sages commentaires à faire.

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the minister has covered most of the wise remarks, I think. On the question of municipalities, the reason that the Harbour Commission world has operated reasonably successfully is for the most part there is a single municipality that is attached to or adjacent to or encompasses the port. However, we have had recent experience of one Harbour Commission which has several municipalities who could not agree on the two municipal representatives and it was left to the Minister of Transport to be placed in the unenviable position of having to make the decision. Because of that, the board structure that is in this bill was developed not only by National Harbours Board port authorities, but also by Harbour Commissions and was in fact the board structure that was recommended in Bill C-50 as being probably the best overall structure, taking into account the experience of working with both port authorities in the NHB world and Harbour Commission set-ups in Ontario and in British Columbia.

With respect to labour appointments, as the minister has already said, we have several labour people on different port authorities. There is nothing in the bill that precludes their appointment to port authorities and I think the fact that they already are on the local port authorities now is evidence of a desire in that direction. If we spelled out in the bill a prerequisite for a particular representative, then we would be besieged with other interest groups who would also demand equal treatment and so we have taken the position of precluding no one but also at the same time, not giving special status to anyone and letting the circumstances that are most applicable in that particular area to have the influence in selecting what would be an appropriate board of directors for that local port corporation. You mentioned veto rights by the CPC. We do not have veto rights by the CPC in the selection of the board structure in here nor would we propose it.

Mrs. Mitchell: You are doing all the appointing so what is the difference?

Mr. Sinclair: The appointments are by order in council, but there is no veto power by the Canada Ports Corporation in the selection process.

Mrs. Mitchell: Well, by the minister I should say then.

Mr. Pepin: One interesting aspect of this is that both the directors of the Canada Ports Corporation and the directors of the local port corporation are nominated by Governor in Council which, if you think about it, tends to strengthen the position of the local port corporation because the source of their authority is the same. The opposite would have been to have the local port corporation appointed by the Canada Ports Corporation where the degree of subservience would have been, at least on the face of it, greater. Do you follow me?

Mrs. Mitchell: Yes, I follow the point you are making, but I do not agree with the arguments, of course. Have I a little time left, Mr. Chairman?

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que le ministre s'est chargé de la plupart des sages commentaires. En ce qui concerne les municipalités, la raison pour laquelle les différentes commissions des ports fonctionnent relativement bien vient du fait que chaque port est contigu ou situé sur le territoire d'une seule municipalité. Toutefois, nous avons eu le cas récent d'une commission portuaire où, les différentes municipalités ne pouvant s'entendre sur les représentants municipaux à nommer, c'est le ministre des Transports qui se trouvait dans la position peu enviable de devoir prendre cette décision. C'est pour cette raison que la structure du conseil qui est proposée dans ce projet de loi a été mise au point, non seulement par les responsables du Conseil des ports nationaux, mais aussi par ceux des commissions de port; de plus, cette structure avait été recommandée dans le bill C-50, compte tenu des résultats obtenus grâce à la collaboration du Conseil des ports nationaux et des différentes commissions de ports de l'Ontario et de la Colombie-Britannique.

En ce qui concerne les nominations de représentants syndicaux, le ministre a déjà indiqué que plusieurs administrations portuaires en comptaient déjà. Rien dans le projet de loi n'interdit leur nomination dans les administrations portuaires et je crois que le fait qu'ils fassent déjà partie des administrations portuaires locales prouve bien qu'on a l'intention de maintenir cette tendance. Si le projet de loi exigeait la nomination d'un représentant en particulier, d'autres groupes nous harcèleraient alors pour obtenir le même traitement et nous serions alors obligés, tout en n'interdisant la nomination de personne, de n'accorder aucun statut spécial à un groupe en particulier, de sorte que ce serait les circonstances applicables à chaque cas qui influeraient sur la nomination des représentants les plus appropriés au Conseil d'administration de la société portuaire locale. Vous avez parlé des droits de véto de la SCP. Le projet de loi actuel ne prévoit pas pour la SCP le droit de véto en ce qui concerne la nomination du conseil d'administration, et nous ne le proposons d'ailleurs pas.

Mme Mitchell: C'est vous qui faites toutes les nominations, alors cela revient au même?

M. Sinclair: Les nominations sont faites par voie de décret en conseil, mais la Société canadienne des ports ne dispose d'aucun droit de véto dans le processus de sélection.

Mme Mitchell: Dans ce cas, c'est le ministre qui l'exerce.

Mr. Pepin: Ce qui est intéressant, c'est que les administrateurs de la Société canadienne des ports et de la société de port locale sont tous nommés par le gouverneur en conseil, ce qui, si vous y réfléchissez bien, renforce la position de la société de port locale, étant donné que la source de ses pouvoirs est la même que celle de la Société canadienne des ports. Dans le cas contraire, les administrateurs de la société de port locale auraient été nommés par la Société canadienne des ports, ce qui aurait accru, au moins en apparence, l'assujettissement de la première. Vous me suivez?

Mme Mitchell: Je comprends ce que vous voulez dire, mais je ne suis pas d'accord avec vos arguments. Me reste-t-il un peu de temps, monsieur le président?

[Text]

The Vice-Chairman: You have five minutes, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you. I think one of the big concerns that we had also was the whole question of transfer of funds and the banking concept, as my colleagues mentioned minutes ago.

• 2105

We are wondering, because I understood that at one time there was the concept presented, which is not in the bill now, which would treat surplus funds almost as bank deposits that, hopefully, would collect interest and be banked perhaps through the parent body but on behalf of the local port, I would hope, over and above not just operating costs but also capital investment costs according to what their long-range plans are for a given port. Can you elaborate more on that? We talk about local autonomy, but I am not quite clear on how much control the local port board will actually have, first of all, over budgets and, secondly, over capital investments for developments and modernization which is essential, and also the whole question of transfer of funds and what happens to those funds afterwards. I wondered if you would really clarify this a little bit more because this is the greatest point of concern in Vancouver.

Mr. Pepin: Obviously the local port corporation will have to produce an annual budget on both operations and capital, and they will have to have a six-year plan. These documents will be checked by the Canada Ports Corporation and they will also be checked by the Treasury Board. This is the situation which is the standard situation in Crown corporations.

On the transfer of funds, first of all, the word "transfer" was not particularly liked by some so we are willing to call it a loan, if you want. In order to have such a "transfer" or such a "loan" three conditions would have to be met. First of all, it would have to be surplus to the six-year capital plan I have just referred to, so the concept of surplus comes only when this first condition is met. Secondly, it has to be with the approval of the minister. Thirdly, it is after consultation with the corporation. These are the conditions that have to be met, unless Mr. Sinclair says that I have got it wrong.

The amount of money can be recovered at any time with interest, so it is a banking concept and, as I said previously, it is kept in separate accounts. Mind you, and I am no expert, I do not think there will be much of that surplus business because the port will want to use its money within the six years in the best possible fashion for the improvement of the port. If they still have a surplus after that, it does not take much intelligence to see what they could do by way of reducing tariffs, for example, and making the port more attractive to ships. So I do not think we should aggrandize that question of surplus to a proportion that is not really worthwhile.

[Translation]

Le vice-président: Il vous reste cinq minutes, madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci. Il y a également toute la question du transfert des fonds et des systèmes bancaires qui nous préoccupent beaucoup, comme l'ont indiqué mes collègues tout à l'heure.

Comme l'a indiqué mon collègue tout à l'heure, nous nous demandons, étant donné que c'est un concept qui a été proposé il y a un certain temps mais qui ne figure plus dans le projet de loi, si les fonds excédentaires seront considérés quasiment comme des dépôts bancaires, porteurs d'intérêts et éventuellement encaissables par le principal organisme, mais au nom d'une société de port locale en plus non seulement des frais d'exploitation, mais également des frais d'investissement engagés en fonction des stratégies à long terme de ce port. Qu'en pensez-vous? On parle d'autonomie locale, mais je me demande dans quelle mesure chaque commission de port locale pourra contrôler, premièrement, son budget et, deuxièmement, les dépenses d'investissement nécessaires à tous travaux de construction et de modernisation essentiels; en ce qui concerne le transfert des fonds, qu'advient-il par la suite de ces fonds? J'aimerais avoir des précisions sur ces deux questions car cela nous préoccupe beaucoup à Vancouver.

M. Pepin: La société de port locale devra bien sûr préparer un budget annuel en ce qui concerne ses dépenses d'exploitation et ses dépenses d'investissement, et elle devra également préparer un plan de 6 ans. Ces documents seront soumis à la Société canadienne des ports et au Conseil du Trésor, comme c'est le cas de n'importe quelle société de la Couronne.

En ce qui concerne les transferts de fonds, je dois dire tout d'abord que le terme «transfert» ne plaisait pas beaucoup à certains, si bien que nous avons décidé d'appeler cela un prêt. Ce genre de prêt est assorti de trois conditions. Tout d'abord, il faut que les fonds soient excédentaires par rapport au plan de 6 ans dont je viens de parler, et ce n'est donc qu'en fonction de ce plan qu'on peut parler de fonds excédentaires, et c'est là la première condition. Deuxièmement, le ministre doit donner son approbation. Troisièmement, la Société doit être consultée. Voilà les trois conditions qui doivent être remplies, à moins que je ne me sois trompé, monsieur Sinclair.

Les fonds peuvent être récupérés n'importe quand, avec les intérêts courus; on applique donc le système des dépôts bancaires et, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, ces fonds sont gardés dans des comptes séparés. Cependant, même si je ne suis pas expert en la matière, je ne pense pas qu'il y aura beaucoup de fonds excédentaires car la société de port locale voudra, dans la mesure du possible, consacrer ses fonds à l'amélioration du port, pendant ces six années. Si elle dispose d'un excédent à la fin de ces 6 ans, il ne faut pas être très malin pour prévoir qu'elle procédera à une diminution des tarifs, par exemple, pour attirer davantage de bateaux dans le port. Il ne faut donc pas faire une montagne de toute cette question de l'excédent.

[Texte]

The Vice-Chairman: Your last question, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes, I think probably the last question is one on page 52, Clause 24, proposed subsection 3.(1).

Mr. Fraser: I do not know whether the minister is telling us that or asking us that.

Mr. Pepin: No, it is a reflection.

Mr. Fraser: Oh, excuse me.

Mr. Pepin: It is a banal one because I think this is what is going to happen. If they have a surplus that is a lot more considerable than their needs, they will find ways to attract more and presumably end up with a higher surplus after that.

Mr. Fraser: I did not mean to interrupt you, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: That gave me another minute extra.

Anyway, on page 52, could you explain a little more carefully because there seems to be some confusion in the wording where it seems to imply that a local port corporation could not at some time in the future be redesignated as a harbour commission. I think it may be the legalese language, but could you explain Clause 24, proposed subsection 3.(1)?

Mr. Pepin: Mr. Sinclair, go ahead, and you might add something to the previous question, if you like. Be my guest.

• 2110

Mr. Sinclair: Mr. Chairman. In response to that question, Mrs. Mitchell, we will probably be proposing an amendment to make the language in the bill somewhat more clear. We admit that the language that is in the bill now would lead one to the conclusion that you could not be transferred to a harbour commission status if you were a local port corporation. The genesis of that thought was that—our legal counsel advised us that, because of the difference in structure of a local port corporation and a harbour commission, and because of the tremendous changes you would have to make to the letters patent of the corporation, you would be better off to dissolve the local port corporation and create a new harbour commission if you wish to do the transfer.

So, in wording the legislation, they in fact did not make themselves as clear as they might have done by saying that you can only transfer when you are not a local port corporation. The intent and the mechanism is in the bill by way of, first of all, dissolution and then transfer, but we would be coming forth with an amendment that would have language that would be more clear and more direct and more explicit in delineating the right to transfer to harbour commission status, if that is what is desired.

If I could go back to your previous comments, particularly on the transfer of funds and the central-banking concept, you will perhaps recall that in the National Harbours Board Act at

[Traduction]

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, madame Mitchell.

Mme Mitchell: Ma dernière question porte sur la page 52, article 24, paragraphe 3(1).

M. Fraser: Je ne sais pas si le ministre faisait une affirmation ou posait une question?

M. Pepin: C'était simplement une remarque.

M. Fraser: Excusez-moi.

Mr. Pepin: C'est tout à fait banal car, à mon avis, c'est ce qui va se passer. Si les commissions de port locales enregistrent un excédent bien supérieur à leurs besoins, elles trouveront des moyens pour attirer davantage de bateaux et ainsi accumuler un excédent encore plus important.

M. Fraser: Je ne voulais pas vous interrompre, madame Mitchell.

Mme Mitchell: Cela m'a donné une minute supplémentaire.

En tout cas, pourriez-vous nous donner plus de précisions au sujet de la page 52 car il semble y avoir une certaine confusion dans le libellé; en effet, on semble vouloir dire qu'une société de port locale ne pourrait pas, à une date ultérieure, être reconvertisse en commission de port? C'est peut-être du jargon juridique, mais pourriez-vous nous donner des précisions sur l'article 24, paragraphe 3(1)?

M. Pepin: Monsieur Sinclair, pouvez-vous répondre à cette question et ajouter en même temps les précisions que vous jugerez nécessaires en ce qui concerne la question précédente. Allez-y.

M. Sinclair: Monsieur le président, en réponse à la question de Mme Mitchell, j'aimerais indiquer que nous allons probablement proposer un amendement destiné à améliorer le libellé du projet de loi. Nous reconnaissons que le libellé actuel pourrait être interprété comme interdisant à une société de port locale d'obtenir le statut de commission de port. Notre conseiller juridique nous a dit que, étant donné la différence de structure entre une société de port locale et une commission de port, et étant donné les nombreux changements qu'il faudrait apporter aux lettres patentes de la société, il vaudrait mieux dissoudre complètement la société de port locale pour créer une nouvelle commission de port, s'il y a lieu.

Le libellé du projet de loi aurait dû préciser que le transfert ne peut avoir lieu que lorsqu'il ne s'agit pas d'une société de port locale. Toutefois, le projet de loi prévoit ce transfert puisqu'il propose un mécanisme de dissolution préalable au transfert; je vous répète cependant que nous avons l'intention de proposer un amendement qui précisera ce libellé et énoncera clairement les conditions dans lesquelles on peut obtenir le statut de commission de port, si tel est l'objectif recherché.

Pour en revenir à vos remarques précédentes, surtout en ce qui concerne le transfert de fonds et le concept de dépôt bancaire, vous vous souvenez sans doute que, selon le libellé

[Text]

the present time, funds that are generated in a particular port are restricted to use in that port. It was the desire of many that funds, which might be surplus or temporarily surplus within the port system, could be gainfully employed to assist port development in other parts of the country. And, of course, that engendered the argument that came out of places like Vancouver and Montreal that they did not want their funds bled off for use in other parts of the country.

We attempted to find a compromise in this central-banker concept which would make use of temporarily surplus funds by placing them on deposit with the parent corporation, with the depositer earning interest on his deposit and with that deposit being recallable by the depositer at the depositer's option. In turn, the Canada Ports Corporation could loan out that money as a bank does to a borrowing port, charging interest to the borrowing port, and keep the money, therefore, within the port system and circulating. We put this compromise also on the basis that it could further assist autonomy, in that the true measure of autonomy is your independence of the federal treasurer. And if that independence can be further enhanced by circulating the money within the port system—not losing the original ownership of it, but circulating it within the port system—then you would have less of a demand on the federal treasury and therefore contribute more towards the autonomy concept that is desired in the ports world.

We had originally thought that it was not necessary to put this central-banking concept in legislation, it having been agreed to by all the ports involved. However, because it has attracted such wide attention, we would be prepared to see it enshrined in the legislation in the fashion I have described the issue.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Sinclair. For the purpose of Mr. Cook and Mr. Fraser, the facts of this committee is to let the lead for each party go 15 minutes, knowing full well they will go 20 minutes; and for the others, it is usually 10 minutes, knowing full well they will go 15 minutes. So, Mr. Cook, you have ten minutes.

Mr. Cook: I think I can get done in 15 minutes.

Mr. Minister, what you said tonight is most encouraging, really most encouraging. My initial question would simply be: You might have avoided a good deal of ire, certainly my ire, had you given us these ruddy amendments that you are now prepared to accept. Why were they not put in the bill in the first place? Can you answer me that, sir?

• 2115

Mr. Pepin: Mr. Sinclair has just given an illustration with respect to the banking concept. I can give you one with respect to the contract limits. You did not seem to agree with me when I tried to interrupt you on the floor of the House.

[Translation]

actuel de la Loi sur le conseil des ports nationaux, les recettes accumulées par un port en particulier doivent servir uniquement à ce port. D'aucuns ont demandé que ces fonds, qui doivent être soit excédentaires soit temporairement excédentaires pour l'ensemble du système portuaire, puissent servir au financement de travaux portuaires dans d'autres régions du pays. Bien sûr, les représentants de ports comme Vancouver et Montréal ont répondu en disant qu'ils ne voulaient pas se saigner pour les autres ports du Canada.

Nous avons essayé de trouver un compromis avec ce système de dépôt bancaire central qui permettrait de déposer les fonds temporairement excédentaires auprès de la société-mère, ce dépôt accumulant des intérêts pour le déposant et pouvant être retiré par ce dernier quand il le veut. Pour sa part, la Société canadienne des ports pourrait prêter cet argent comme le ferait une banque, à un port en particulier, en imposant des intérêts, ce qui permettrait de garder et de faire circuler ces fonds dans l'ensemble du système portuaire. Nous estimons aussi que ce mécanisme permettra aux différents organismes locaux d'être plus autonomes, étant donné que l'autonomie se mesure véritablement en fonction de votre degré d'indépendance à l'égard du trésor public. Si l'on peut renforcer cette indépendance en faisant circuler ces fonds dans l'ensemble du système portuaire, sans pour autant les confisquer aux propriétaires d'origine, les autres seront moins obligés de faire appel au trésor public et disposeront donc d'une plus grande autonomie, ce que tous les ports désirent.

Au début, nous pensions qu'il ne serait pas nécessaire de consacrer ce système de dépôt bancaire dans la loi, étant donné qu'il avait été adopté par tous les ports concernés. Cependant, étant donné qu'on en a beaucoup parlé, nous serions disposés à l'entériner dans la loi de la façon que je viens de vous décrire.

Le vice-président: Merci, monsieur Sinclair. À l'intention de MM. Cook et Fraser, j'aimerais signaler que, dans ce comité, l'usage consiste à donner à chaque parti 15 minutes, sachant pertinemment qu'il en utilisera 20; pour les autres députés, ils disposent généralement de 10 minutes, mais nous savons pertinemment qu'ils en prennent 15. Monsieur Cook, vous avez 10 minutes.

M. Cook: Je pense que 15 minutes me suffiront.

Monsieur le ministre, ce que vous avez dit ce soir est des plus encourageants, vraiment. La première question sera la suivante: vous auriez pu vous éviter beaucoup de critiques, tout au moins les miennes, si vous nous aviez dit auparavant que vous seriez prêt à accepter ces amendements. Pourquoi ne figuraient-ils pas dans le bill au départ? Pouvez-vous me le dire?

M. Pepin: M. Sinclair vient de vous donner un exemple en ce qui concerne le concept de dépôt bancaire. Je peux vous en donner un autre en ce qui concerne les limites des contrats. Vous ne semblez pas être d'accord avec moi lorsque j'ai essayé de vous interrompre à la Chambre.

[Texte]

The contract limits are bound to change from year to year, from half decade to half decade. You may be at \$10 million now, as I said a moment ago, but you may go to \$15 million, you may go to \$20 million, you may go to \$25 million in the next five years. So you do not put that in the law because you do not want to have to bring back the law each time you make a change. This is the sort of thing you put in regulations, not in the law.

Mr. Cook: I note, from your Transport Canada brief, *Canadian Ports Bill*, February 1982:

Any funds transferred from a local port corporation to the parent corporation would be treated as if they were deposited in a bank . . .

That, sir, is not in your bill. There is nothing of that in your bill. It simply says you can strip the funds away from Vancouver. That is the way the bill was presented to us. Now you tell us you are perfectly prepared to have an amendment and you will be bringing forward amendment on this matter.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Cook: Thank you, sir.

You are prepared to bring forward an amendment in terms of accountability. It will be a joint-auditorship proposal where the Auditor General and the local firm of CAs, in other words, audit the books of the local port corporation.

Mr. Pepin: Mr. Watt, that is a possibility, is it?

Mr. David Watt (Director, Ports Policy Implementation, Canadian Marine Transportation Administration): Yes.

An hon. Member: I agree that we have an amendment drafted to that effect.

Mr. Pepin: I say it does not have to be a joint one. The possibility of having a joint one would have been better.

Mr. Cook: The possibility of having a joint one; again, at the minister's discretion, I presume.

Mr. Pepin: After consultation with the local port authority, presumably.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the fact that the bill is silent on auditors appointed means, in effect, that the Financial Administration Act applies. The Financial Administration Act at Section 67 says:

- (1) Where, in respect of the Crown corporation
 - (a) no provision is made in any Act for the appointment of an auditor to audit the accounts . . .
 - (b) the auditor is to be appointed pursuant to the Canada Corporations Act,

and the Governor in Council shall designate a person to audit the accounts and financial transactions of the corporation.

[Traduction]

Les limites des contrats vont certainement changer d'une année à l'autre ou tous les cinq ans. Il se peut que ces limites soient à 10 millions de dollars maintenant et qu'elles s'élèvent à 15 millions ou à 20 millions, ou même à 25 millions de dollars, au cours des cinq prochaines années. Il ne faut donc pas préciser cela dans la loi, car nous serions alors obligés de réviser la loi chaque fois qu'il faut apporter un changement. C'est le genre de chose que vous définissez par voie de règlement, et non dans la loi.

Mr. Cook: Dans votre mémoire de février 1982, intitulé *Projet de loi sur les ports canadiens*, vous dites que:

Tous les fonds transférés à partir d'une société de port locale à la société-mère seront considérés comme s'il s'agissait de dépôts en banque . . .

Cela ne se trouve pas dans votre projet de loi, tant s'en faut. On y dit simplement que les fonds excédentaires du port de Vancouver peuvent lui être confisqués. C'est ce qu'indiquait la première version du projet de loi. Maintenant, vous nous dites que vous êtes tout à fait disposé à accepter un amendement et vous avez même l'intention d'en proposer un.

Mr. Pepin: En effet.

Mr. Cook: Merci.

Vous êtes également prêt à proposer un amendement relatif à la responsabilité. Il s'agira d'une vérification conjointe puisque le vérificateur général du Canada et une firme locale de comptables agréés vérifieront les livres comptables de la société de port locale.

Mr. Pepin: Monsieur Watt, c'est une possibilité, n'est-ce pas?

Mr. David Watt (directeur, Mise en oeuvre de la politique portuaire, Administration canadienne du transport maritime): Oui.

Une voix: Je crois savoir qu'un amendement a été préparé à cet effet.

Mr. Pepin: Il n'est pas obligatoire que cette vérification soit conjointe. Toutefois, cette possibilité aurait été préférable.

Mr. Cook: Vous voulez parler de la possibilité d'avoir une vérification conjointe, au gré du ministre, je suppose.

Mr. Pepin: Après consultation de l'administration portuaire locale, je suppose.

Mr. Sinclair: Monsieur le président, étant donné que le projet de loi ne précise pas quels vérificateurs seront nommés, c'est la Loi sur l'administration financière qui s'applique dans ce cas. Cette loi prévoit à l'article 67 que:

- (1) Lorsque, à l'égard d'une corporation de la Couronne
 - a) aucune loi ne prévoit la nomination d'un vérificateur pour examiner les comptes . . .
 - b) le vérificateur doit être nommé en conformité de la *Loi sur les corporations canadiennes*;

le gouverneur en conseil doit désigner une personne pour vérifier les comptes et les opérations financières de la corporation.

[Text]

The section goes on to say:

(2) Notwithstanding any other Act, the Auditor General is eligible to be appointed the auditor, or a joint auditor, of a Crown corporation.

That is the section which applies. If it gives any greater comfort, we would be prepared to lift that section from the Financial Administration Act and put it in the bill.

Mr. Cook: In is only in my perusal of Bill C-50 that I noted you avoided that and did have a specific section in Bill C-50 dealing with joint auditorship by the Auditor General.

Mr. Sinclair: That is correct, Mr. Cook, because the Financial Administration Act did not apply to the port commissions under Bill C-50. The port commissions under Bill C-50 were not Crown corporations.

Mr. Cook: One of the major concerns, of course, particularly in terms of the autonomy of the port is—one of the questions that comes up in Vancouver quite frequently—what are the limits of autonomy to be? Mr. Minister, you said \$10 million tonight. I presume that is for the Canada Ports Corporation, up to \$10 million.

Mr. Pepin: That is it.

Mr. Cook: If I can transfer those figures into what Mr. Sinclair said once to me, and I believe it was some time ago, that possibly the Canada Ports Corporation would have \$5 million and the local ports corporation would have \$1 million. If the Canada Ports Corporation is going to have \$10 million and Vancouver has \$2 million on the same basis, that \$2 million does not buy very much these days, when you are talking about a crane at \$1.5 million and probably \$1.6 million within a year's time.

What assurance do we have that those limits for the local ports corporations are going to be sufficiently high that they can do something meaningful with the money in terms of local autonomy?

Mr. Pepin: As I said, the limit of \$10 million When there is a public tender, two or more bids, the lowest bid is selected when it is a Canadian product because there are nuances that, either tonight or tomorrow, we will add to that, giving you the whole list. That was given to the Canada Ports Corporation and the Canada Ports Corporation in its wisdom can delegate a different quantity, from 10 to 2, to different ports in relation to their financial self-sufficiency, and that is wise. You can hope or you can pray that the chairman of the Vancouver Port Corporation will be one of the three that will be a member of the Canada Port Corporation so he will be in an excellent position to defend the maximum's going into the major port and the most financially self-sufficient.

• 2120

The Vice-Chairman: The same reasoning would apply for the Port of Montreal.

[Translation]

Le paragraphe suivant indique que:

(2) Nonobstant toute autre loi, l'auditeur général est admissible au poste de vérificateur, ou vérificateur conjoint, d'une corporation de la Couronne.

Dans ce cas, c'est cet article qui s'applique. Si cela peut vous rassurer, nous pouvons reproduire dans le projet de loi cet article de la Loi sur l'administration financière.

M. Cook: C'est en parcourant le Bill C-50 que j'ai constaté qu'il contenait un article précis sur la vérification conjointe par le vérificateur général, et que cet article ne figurait pas dans le projet de loi actuel.

M. Sinclair: C'est exact, monsieur Cook, car la Loi sur l'administration financière ne s'appliquait pas aux commissions de port prévues au Bill C-50 car, selon ce dernier Bill, les commissions portuaires n'étaient pas considérées comme des sociétés de la Couronne.

M. Cook: En ce qui concerne l'autonomie des ports, et c'est un problème dont on parle beaucoup à Vancouver, j'aimerais savoir quelles sont les limites de cette autonomie? Monsieur le ministre, vous avez parlé de 10 millions de dollars ce soir. Je suppose que cette limite s'applique à la Société canadienne des ports?

M. Pepin: C'est exact.

M. Cook: D'après ce que m'a dit M. Sinclair il y a quelque temps, la Société canadienne des ports pourrait avoir 5 millions de dollars et les sociétés de port locales pourraient avoir chacune 1 million de dollars. Si la Société canadienne des ports reçoit 10 millions de dollars et que la société de Vancouver reçoit 2 millions de dollars selon le même principe, je ne pense pas que cette dernière pourra acheter grand-chose car, comme vous le savez, une grue vaut de nos jours 1.5 million de dollars et, d'ici l'année prochaine, elle vaudra sans doute 1.6 million de dollars.

Dans quelle mesure pouvez-vous me garantir que ces limites imposées aux sociétés de port locales leur permettront quand même de faire des investissements valables et de jouir, en conséquence, d'une véritable autonomie locale?

M. Pepin: Comme je l'ai dit, la limite de 10 millions de dollars ... Quand on procède par appel d'offres, et lorsqu'il y a plusieurs soumissions, c'est la moins disante qui est choisie lorsque le produit est canadien, mais il y a des nuances et nous en reparlerons ce soir ou demain. Ces fonds ont été donnés à la Société canadienne des ports qui, dans sa grande sagesse, peut les répartir de 10 à 2 millions, entre différents ports compte tenu de leur autonomie financière respective, ce qui est une très bonne chose. Vous pouvez donc espérer, sinon prier, que le président de la *Vancouver Port Corporation* sera l'un des trois qui fera partie de la société et de ce fait sera extrêmement bien placé pour demander le maximum de fonds qui seront affectés au port le plus important et le plus financièrement autonome du Canada.

Le vice-président: On pourrait dire la même chose du port de Montréal.

[Texte]

Mr. Cook: I am concerned too about the appointments to the board. Mr. Minister, with all due respect to you, sir, the history of the Liberal government in their appointments to boards and commissions has not been, from my point of view at least anyway, not necessarily that sound in terms of the competence of the individuals, and there are many occasions that could be quoted for that. I would agree that to have individual municipal representatives in a port such as Vancouver where there are ten municipalities surrounding the port, would be chaos, for each one would be representing the narrow interest of their municipality rather than the best interests of either the port or Canada as a whole. However, I am wondering, and I only throw it as an idea at you for some consideration, could there not be a committee for the selection of the local port corporation board, a committee that would sit only to decide upon people that should be nominated to the board which would involve provincial input, municipal input, input from all of the various associations dealing with the port and the port users and the whole bit; this group would get together in an open fight to attempt to select people—highly skilled and highly useful—who would be acceptable to the majority, to serve on that board, rather than having the Governor in Council make those decisions with input only from certain segments of the population. What would be your comment on that, sir?

Mr. Pepin: I will not comment on the past selection of port commissioners, obviously. I think one of your colleagues felt the need to single out one of them, Mr. Chris Brown as an excellent appointment, and I could select a number of others who have been very excellent appointments also. Be that as it may, you suggest a committee for the selection. They would then instruct the government of Canada to appoint them?

Mrs. Mitchell: Why not?

Mr. Cook: They would instruct the Government of Canada that these are the people they wanted.

Mr. Pepin: What if the selection was a lousy one, which could happen because that group would be subject to pressure and possibly subject to patronage also—different kinds, different forms. So, ministers then would have to take responsibility for something somebody else has done. Ministers are there to take the responsibility when a shot is bad and they are there to take the credit when the shot is good. That is, in my view, part and parcel of the principle of accountability. So if you are going to leave the selection of your members to somebody else, in principle anyway, that somebody else should be responsible for the selection he makes. I suggest that at least this is debatable. What I talked about in my introductory remarks was that if in Vancouver, for example, the Board of Trade and other marine interests in Vancouver want to get together and have a selection, if they want to send a list to the Minister of Transport, that would be a very worthwhile thing to do. I could give you chapter and verse of people who have been

[Traduction]

M. Cook: Les nominations qui ont été faites au conseil me préoccupent également. Monsieur le ministre, je vous ferai respectueusement remarquer que, à mon avis, les nominations que le gouvernement libéral a faites aux différents conseils n'ont pas toujours été nécessairement les meilleures compte tenu de la compétence des personnes en cause et on peut donner beaucoup d'exemples à ce sujet. Je suis d'accord avec vous pour reconnaître que si l'on nommait des représentants municipaux au conseil du port de Vancouver, cela entraînerait la «chienlit», étant donné qu'il y a 10 municipalités qui entourent le port, car chacun défendrait les intérêts de la municipalité qu'il représente plutôt que l'intérêt général du port de Vancouver ou du Canada dans son ensemble. Toutefois, je me demande, et il ne s'agit que d'une idée pour votre considération, si l'on ne pourrait pas mettre sur pied un comité qui serait chargé de choisir les personnes siégeant au conseil d'administration des ports locaux, qui déciderait de la nomination au conseil et qui prendrait en considération l'opinion des provinces et des municipalités ainsi que des différentes associations traitant avec les usagers des infrastructures portuaires etc.; ce groupe pourrait user de son influence pour choisir des personnes très compétentes dans leur domaine et qui seraient susceptibles d'être acceptées par la majorité, plutôt que d'en laisser la décision au gouverneur en conseil qui ne peut compter que sur l'opinion d'une certaine partie de la population. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Pepin: Je n'ai rien à dire sur la nomination des anciens commissaires, cela va sans dire. Je crois que l'un de vos collègues a jugé bon de mentionner le nom de l'un d'entre eux, à savoir M. Chris Brown qui est une personne extrêmement compétente au demeurant, et pour ma part je pourrais vous en citer d'autres qui ne le sont pas moins. Cela étant, vous proposez la création d'un comité de sélection qui dirait au gouvernement du Canada qui nommer?

Mme Mitchell: Pourquoi pas?

M. Cook: Ces personnes, après avoir choisi les commissaires qu'elles veulent, demanderaient au gouvernement du Canada de les nommer.

M. Pepin: Mais que se passerait-il si le choix n'était pas très bon, ce qui pourrait arriver étant donné que les responsables du choix devraient faire face à certaines pressions et il se pourrait également qu'il y ait un certain type de favoritisme. Ce qui fait qu'ensuite les ministres pourraient être tenus responsables de certains choix à propos desquels ils n'auraient rien eu à dire. Comme vous ne l'ignorez pas, c'est le ministre qui est responsable quand les choses vont mal et c'est lui qu'on louange également quand tout va bien. A mon avis, c'est cela le fondement du principe de la responsabilité ministérielle. Si, maintenant, le choix est laissé à d'autres personnes, à tout le moins en principe, ces personnes devraient être tenues responsables des choix qu'elles ont faits. À mon sens, je pense que c'est discutable. Dans mes remarques liminaires, j'ai dit que, si le *Board of Trade* ainsi que d'autres sociétés de Vancouver voulaient choisir leurs représentants au conseil du port, ils pourraient envoyer une liste de candidats au ministre des

[Text]

elected on the board on the authority of the Port of Vancouver who are not Liberals. You know that.

[Translation]

Transports, ce qui serait très valable. Je pourrais vous parler en long et en large de personnes qui ont été nommées au conseil d'administration du port de Vancouver et qui n'ont rien à voir avec le parti libéral. Vous le savez bien.

The Vice-Chairman: Five minutes.

Mr. Cook: Thank you sir, a good question.

I just have one more question at this point in time. Are we going to have a look at the by-laws and if so, when?

Mr. Pepin: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the by-laws that would be operative when the Canada Ports Corporation starts out are in fact the by-laws that exist for the National Harbours Board today. Those by-laws are in six major groups. They are operating regulations which pertain to safety measures, emergency measures, antipollution measures, that kind of thing, which are available from the National Harbours Board today, commonly called the operating by-laws.

• 2125

A second group of by-laws are harbour dues, which are clearly known now.

The third group of by-laws which exist at the present time, and would not exist in the future, are tariffs covering services such as berthage and wharfage, which the local port corporations will be able to set themselves in the future.

The fourth major by-law is the contracting awards power, which is largely prescribed by the existing NHB legislation and, we hope and I believe in much greater limit is now approved in principle by ministers.

The fifth major group of by-laws is the leasing by-law of the National Harbours Board, which will continue in effect.

And finally, the sixth by-law covers that which is required for Treasury Board approvals, which we are also going to substantially amend.

So in terms of seeing the by-laws, per se, I can say that the by-laws of the National Harbours Board will, in fact, with certain omissions, which are prescribed by this legislation, be the by-laws of the Canada Ports Corporation.

We have attempted, in this legislation, to embody probably more in the legislation than is normally done for a corporation in terms of its powers, or limitations on its powers and have, therefore, put in the legislation a lot of material which would normally be in the by-laws. Therefore, the operative by-laws which currently exist are the operating regulations which, as I said earlier, cover the handling of ships; harbour dues; the contracting awards, which we talked about earlier this evening; the leasing by-law which appears to be adequate and which we would retain; and the Treasury Board approvals which we would leave to the Canada Ports Corporation to get changed in an upward direction.

Le vice-président: Cinq minutes.

M. Cook: Merci, monsieur, c'est une bonne question.

Il me reste une question à poser. Allons-nous parler des règlements et quand?

M. Pepin: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, les règlements qui entrent en vigueur lorsque la Société canadienne des ports sera constituée, sont en fait les règlements en vigueur du Conseil des ports nationaux. Ces règlements se subdivisent en six groupes importants. Il s'agit de règlements d'exploitation qui portent sur les mesures de sécurité, les mesures d'urgence, les mesures anti-pollution, etc., que l'on peut se procurer au Conseil des ports nationaux, ces règlements sont communément appelés règlements d'exploitation.

Le deuxième groupe de règlements a trait aux taxes portuaires que tout le monde connaît bien.

Il y a ensuite un troisième groupe de règlements en vigueur qui serait abrogé à l'avenir, qui porte sur les droits d'accostage et d'amarrage, droits que les sociétés portuaires locales pourraient fixer elles-mêmes à l'avenir.

Le quatrième groupe de règlements importants a trait aux pouvoirs d'adjudication en matière de contrats qui, dans l'ensemble, est prévu dans la Loi sur le Conseil des ports nationaux, et je crois que ces pouvoirs seront beaucoup plus limités qu'à l'heure actuelle.

Le cinquième groupe de règlements importants porte sur les baux pouvant être consentis par le Conseil des ports nationaux; ces règlement resteront en vigueur.

Finalement, le sixième règlement porte sur les conditions à remplir pour obtenir l'autorisation du Conseil du Trésor, règlement qui fera l'objet d'importantes modifications.

Donc, en ce qui a trait à l'examen des règlements en soi, je peux vous dire que, à part certaines omissions, prévues au demeurant par ce projet de loi, ces règlements seront ceux de la Société canadienne des ports.

Nous avons essayé, dans ce projet de loi, d'y regrouper probablement davantage de dispositions que l'on trouve dans d'autres projets de loi portant création de sociétés, surtout en ce qui concerne les pouvoirs de la société ainsi que les limites afférentes à ces pouvoirs et en conséquence, le projet de loi comporte beaucoup de dispositions que l'on s'attendrait normalement à trouver dans les règlements. En conséquence, les règlements d'exploitation sont grossièrement les règlements qui sont actuellement en vigueur et qui, comme je l'ai dit, portent sur le pilotage des navires, les taxes portuaires, l'adjudication de contrats, le règlement portant sur la location qui semble-t-il donne satisfaction et qui restera tel quel, et les conditions à

[Texte]

Mr. Cook: Thank you, sir. I have one final question. Mr. Minister, in my view the ports of the west coast of the North American continent in Canada bear no resemblance to the ports in the maritime provinces of Canada; nor do they bear any resemblance to the maritime ports of the St. Lawrence or the Great Lakes. Why, sir, will not this government set up a separate ports authority for the west coast ports with total autonomy except to the minister, to operate only on the west coast and to have nothing to do with the maritimes, the St. Lawrence or the Great Lakes? We have different problems. You attempt to deal with all problems in one simple ports authority, rather than to allow the western provinces to have much greater say with much different problems from those of the other ports of this country. Why will you not give us our own separate ports authority on the west coast for the west coast ports?

Mr. Pepin: Because there is a socio-political-economic entity that is called Canada. Obviously, there are differences. And the spirit of this bill which, hopefully, will make it more palatable, is that it accommodates as well as possible, two regional preferences, historical backgrounds, and so on and so forth. You say that there are substantial differences between the west coast ports and the east coast ports. I think the Port of Halifax will be as pleased with this piece of law as the Port of Vancouver will be pleased. But it is an exercise really in adjusting to the realities while, at the same time, maintaining a national entity called the Canada Ports Corporation, which will have a certain number of powers—in my view, much less than a local power corporation would have, in the national interest. And that is quite reconcilable.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Cook. Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Thank you, Mr. Chairman.

• 2130

Looking at the Canada Ports Corporation bill—and I am referring now to Clause 34, which is on page 20 of the bill—and this is the matter that has already been mentioned, use of local port corporations' excess money. The minister has indicated there will be an amendment on this to establish a banking system whereby, as I understand it, any excess over and above—and I think I am now referring to the minister's comments—over and above the scheduled plan that would be worked out by the local port corporation would be banked and interest would accrue to the benefit of the port; and in this case, let us say the Port of Vancouver. My question of course is at what interest? Who would set the interest that would be attributable to the Port of Vancouver?

[Traduction]

remplir pour obtenir l'autorisation du Conseil du Trésor seront modifiées par la Société canadienne des ports.

M. Cook: Merci beaucoup. Une dernière question. Monsieur le ministre, à mon avis, les ports de la côte ouest du Canada ne ressemblent pas aux ports des provinces maritimes pas plus qu'ils ne ressemblent aux ports maritimes du Saint-Laurent ou des Grands lacs. Pourquoi donc le gouvernement n'établit-il pas des organismes distincts pour les ports de la côte ouest; complètement autonomes mais néanmoins comptables au ministre, ces organismes ne prendraient en charge que l'administration des ports de la côte ouest et n'auraient rien à voir avec les ports du Saint-Laurent ou des Grands lacs? Les problèmes sont différents sur la côte ouest. Vous essayez de trouver une solution à tous les problèmes en créant une Société canadienne des ports plutôt que de permettre aux provinces de l'Ouest d'avoir davantage leur mot à dire, étant donné que les problèmes auxquels elles font face sont très différents de ceux qui se posent aux autres ports du Canada. Pourquoi donc ne nous permettez-vous pas d'avoir un organisme distinct qui prendrait en charge les opérations des ports de la côte ouest?

M. Pepin: Tout simplement à cause d'une entité socio-politique et économique que l'on appelle le Canada. De toute évidence, il y a des différences. Et l'esprit de ce projet de loi, j'espère qu'on s'en rendra mieux compte, est d'accommoder, autant que faire se peut, les préférences des deux régions, et de prendre en considération leur évolution historique différente, etc. Vous dites qu'il y a des différences importantes entre les ports de la côte ouest et ceux de la côte est. Je crois que le port de Halifax se réjouira autant de ce projet de loi que celui de Vancouver. Nous essayons avec ce projet de loi de prendre en considération les réalités qui sont différentes, tout en conservant une entité nationale que l'on appelle la Société canadienne des ports, laquelle sera dotée d'un certain nombre de pouvoirs, pouvoirs moins importants que ceux dont pourrait disposer une société locale mais qui sont des pouvoirs conformes à l'intérêt de la nation. On peut donc réconcilier les deux choses.

Le vice-président: Merci, monsieur Cook. Monsieur Fraser.

M. Fraser: Merci, monsieur le président.

Si l'on jette un coup d'œil sur le projet de loi sur la Société des ports canadiens... j'en suis à l'article 34 page 20 du projet de loi... je constate qu'on a déjà soulevé la question des fonds excédentaires des sociétés portuaires locales. Le ministre a indiqué que cette disposition serait modifiée pour créer un mécanisme bancaire qui permettrait, si j'ai bien compris, de déposer les gains excédentaires... je parle maintenant de ce qu'a dit le ministre... de déposer les fonds excédentaires des sociétés portuaires locales, dans un compte en banque et l'intérêt sur ces fonds reviendrait aux ports, et dans ce cas, disons au port de Vancouver. Ma question bien entendu porte sur le taux d'intérêt. Qui fixerait le taux d'intérêt à payer sur les fonds déposés par le conseil du port de Vancouver?

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the rate of interest that would be set would be the going rate at the time determined by the Department of Finance for a depositing port. We would probably allow the proposed Canada Ports Corporation to have a margin of half a percentage point, something like that, in loaning out to debtor ports, or borrowing ports, for the purpose of ensuring that the proposed Canada Ports Corporation is maintained in a solvent position.

Mr. Fraser: In other words, what you are saying is that you would use excess amounts generated by, let us say, the Port of Vancouver, to loan to other ports for purposes which the "master corporation", if I can call it that, the proposed Canada Ports Corporation, deemed appropriate. But what would happen if the proposed Canada Ports Corporation never got repaid?

Mr. Sinclair: There is a probability that the proposed Canada Ports Corporation would, at some point in its development, have to borrow from the Government of Canada to cover it, in the same way as any bank would go out to float an issue or any investment corporation would go out to float an issue, to maintain sufficient liquid reserves to satisfy the depositing ports when they need their funds back.

You mentioned the possibility of what if a debt is not repaid. I would suggest to you that the obligation is still to the depositing port, and it is up to the proposed Canada Ports Corporation to be able to supply the funds to the depositing port when that depositing port requires those funds for its own capital program. The problem the Canada Ports Corporation would have with a debtor port which cannot repay its debts is quite another matter. If that occurs, then there are several options, including carrying the port for a while, having it borrow from the Government of Canada to finance its short-term difficulties, a refinancing of that port in the extreme circumstance, if that was necessary. However, I think the ports in Canada today are in sufficiently healthy shape, and the port investments for the future would be advanced by local port corporations which would have a competent board of directors and which would have come to an investment decision upon the exercise of their own good judgment, and I would expect that that kind of situation, of default, if you will, would be rare indeed.

Mr. Pepin: As a footnote, one might put that under a Schedule C type of corporation. A port can also borrow from the government at an interest rate which is more favourable than the bank rate.

Mr. Fraser: Mr. Minister, my concern is that I do not doubt for one minute that at the moment there may be good grounds for optimism, but I am concerned about where this ends up.

It seems to me that if things do not work out as positively as are anticipated, this is just going to be a camouflage which will hide from the taxpayers of Canada where their money is going.

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, les taux d'intérêt seraient les taux d'intérêt en vigueur, fixés par le ministre des Finances. Il est probable que nous permettrions à la Société des ports canadiens d'avoir une marge bénéficiaire d'un demi pour cent, quelque chose du genre, dans les prêts qu'elle consentirait aux ports débiteurs, ou aux ports emprunteurs, cela pour garantir que la Société des ports canadiens soit solvable.

M. Fraser: En d'autres termes, vous dites que les fonds excédentaires, disons du port de Vancouver, pourraient servir à consentir des prêts à d'autres ports, prêts que la «société-mère», si nous pouvons l'appeler de cette façon, c'est-à-dire la Société canadienne des ports, jugerait utiles. Mais que se passerait-il si cette société n'obtenait pas le remboursement des prêts qu'elle a consentis?

M. Sinclair: Il se peut que la Société canadienne des ports, à un certain moment, n'a pas d'autre choix que d'emprunter au gouvernement du Canada pour garantir ces prêts, comme c'est le cas pour les banques ou les sociétés d'investissement qui émettent des actions pour avoir des réserves de liquidités suffisantes afin de rembourser les dépôts effectués par les sociétés portuaires locales.

Vous avez soulevé la question du non remboursement d'une dette. Je voudrais vous dire que l'obligation première de la société est envers les ports qui déposent des fonds et il reviendrait à la Société canadienne des ports de s'assurer qu'elle pourrait restituer les fonds au port déposant si celui-ci en avait besoin pour financer son propre programme d'investissement. C'est une question tout à fait différente de celle qui se poserait au cas où un port débiteur ne serait pas en mesure de rembourser un prêt qui lui aurait été consenti par la Société canadienne des ports. Dans ce cas, il y a plusieurs possibilités, notamment reporter l'échéance, emprunter auprès du gouvernement du Canada pour faire face aux obligations financières à court terme, ou refinancer le port débiteur dans les cas extrêmes. Toutefois, je crois qu'à l'heure actuelle, les ports canadiens sont suffisamment solvables et les investissements à venir seraient financés par des prêts consentis par les sociétés portuaires locales, administrées par un conseil d'administration compétent qui aurait pris la décision en connaissance de cause, et pour ma part je crois que les cas de défaut de paiement seraient pour ainsi dire très rares.

M. Pepin: On pourrait considérer que ces sociétés comme relevant de l'annexe C. Un port peut également emprunter au gouvernement à des taux d'intérêt meilleurs que les taux bancaires.

M. Fraser: Monsieur le ministre, ce que je veux dire, c'est que je ne doute pas, que pour l'instant, on ait tout lieu d'être optimiste, mais par contre j'éprouve des inquiétudes quant au résultat final.

Il me semble que si les choses ne se passent pas comme prévues, une telle mesure ne servirait qu'à dissimuler aux contribuables canadiens l'usage qui est fait des deniers publics.

[Texte]

I cannot help but remark that if you took a surplus from the Port of Vancouver and loaned to ports that turned out not to be able to pay it back, being in Vancouver I think you would have the devil's own time getting back any of that money because the government of the day would probably say, well, we have loaned it out and we cannot get it back. I cannot help but say to you, Mr. Minister, and before my colleagues of all of all parties, that I think this is a very slippery slope on which we are engaging, and one which is not necessary.

I just think the whole process is fraught with danger, and the very kind of thing the Auditor General would say was in principle very bad accounting and very bad accountability for the money being siphoned off in one place and put in another place where you cannot get it back. It is all very well to talk about borrowing from the government at . . . I was going to say "charitable" rates of interest—charity we badly need these days. But in any event, who says they can get the money from the Government of Canada? Right now you cannot get the money from the Government of Canada to do many things that we need to do because there is not any money. The danger is that we will end up with a lot of paper accounting that may turn out to be just as much of a horror story as the paper accounting that was named behind some pension schemes in this country.

Having made that comment and indicated my very great concern for this particular proposition, of course the question is: what is the proposed amendment going to say and how soon can we see that amendment so we can look at it? We might save ourselves a lot of discussion around the table if we could have that amendment relatively early in the game with respect to this particular problem.

But I see a very serious problem which I think goes far beyond the question of whether or not Vancouver has some money taken from it for whatever purpose. I think there is a basic defect in the whole proposition; I do not think it is sound accounting.

The second question I want to raise with the minister is with respect to proposed Section 12, Part II, Schedule I. Government of Canada drafters have never applied their minds to making these bills as clear as they might be. But in any event, it is on page 25, Part II, proposed Section 12, headed "Provisions applicable to a local port corporation according to its letters patent." There are then set out a number of provisions which are enumerated 12, 13, 14 and a lot of subsections, 15, et cetera. I may be incorrect, but I understand that it will be the decision of the Canada Ports Corporation, the master corporation, which of those particular provisions will be applicable to a local port and incorporated into its letters patent. I guess the question is how that is going to be determined. What chance has the proposed local port to get the conditions the potential directors that local port think are necessary to it?

Mr. Pepin: We will give it a try, first on the extraordinary circumstances that might lead to the bankruptcy of the ports.

[Traduction]

Qu'adviendrait-il, par exemple, si vous préleviez l'excédent des bénéfices du Port de Vancouver et le prêtiez à des ports qui seraient dans l'incapacité de rembourser ces sommes? Les autorités du Port de Vancouver auraient beau se démerter, j'ai l'impression qu'elles auraient bien du mal à récupérer quoi que ce soit, car le gouvernement du moment alléguerait qu'il a prêté ces sommes et n'arrive pas à les recouvrer. Je considère de mon devoir de vous mettre en garde, monsieur le ministre, vous et mes collègues de tous les partis, contre ce qui me paraît fort dangereux, et qui ne s'impose pas.

C'est le processus tout entier qui me paraît périlleux, l'un de ces processus que le Vérificateur général qualifierait d'incurie administrative et d'exécable comptabilité, où l'on prélève de force des sommes ici pour aller les placer là sans savoir si l'on pourra rentrer dans ses fonds. C'est bien beau de vouloir emprunter au gouvernement à . . . j'allais dire des taux d'intérêt «charitables», car nous avons grand besoin de charité à notre époque. Mais en tout état de cause, qui ose nous assurer que le gouvernement canadien est en mesure de prêter ces sommes? À l'heure actuelle, le gouvernement est tellement à court d'argent qu'il est impossible d'obtenir de lui des crédits pour des dépenses nécessaires. Le danger est que nous finissions par accumuler une montagne de papierasse, une comptabilité aussi aberrante du genre de celle créée par certains régimes de retraite de ce pays.

Maintenant que je vous ai donné mon opinion, et que je vous ai fait part des inquiétudes que je ressens devant cette proposition, la question qui se pose est la suivante: quel va être le projet de modification, et quand pouvons-nous en prendre connaissance afin de l'étudier? Il serait bon que nous l'ayons le plus tôt possible, ce qui couperait court à bien des discussions.

Mais j'entrevois une autre difficulté considérable, qui va bien plus loin que la question de savoir si l'on fera, ou non, une ponction à Vancouver. C'est toute la proposition qui me paraît vicieuse; je ne pense pas que c'est de la bonne comptabilité.

La seconde question que je voudrais soulever avec le ministre porte sur le projet d'article 12, partie II, annexe I. Les rédacteurs de lois canadiens ne cherchent jamais à rendre les textes aussi limpides qu'ils le devraient. Je voudrais vous référer à la partie II page 25, proposition d'article 12 intitulé «Dispositions applicables à une société de port locale aux termes de ces lettres patentes». Suivent une série de dispositions énumérées 12, 13, et 14 subdivisées en nombreux paragraphes, 15, et caetera. Je crois comprendre, si je ne me trompe, que ce sera la Société canadienne des ports, qui est la société mère, qui décidera laquelle de ces dispositions s'appliquera à un port local et la fera figurer dans ses lettres patentes. Mais comment cette décision sera-t-elle prise? Quelles chances un port local a-t-il d'obtenir les conditions que ces futurs directeurs jugeraient nécessaires?

M. Pepin: Nous essayerons de le faire en tenant compte des circonstances extraordinaires qui pourraient amener les ports à déposer leur bilan.

[Text]

• 2140

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think that is a very pessimistic view of the future. But be that as it may, I suppose one should provide for all possible eventualities.

Mr. Fraser: A very conservative position, sir.

Mr. Sinclair: Certainly it is not a bad accounting practice. On the contrary, it would be very good accounting practice. I think we would have to expect that the board of directors of a local port corporation, who might want to borrow funds for a port investment, would be making a reasonable decision. I think we might expect the board of directors of the Canada Ports Corporation, in reviewing the budget of the local port corporation—the capital budget of the local port corporation—would exercise good judgment in whether or not they were prepared to see that capital investment proceed. Finally, we would expect that the Treasury Board, in reviewing the capital budget of the Canada Ports Corporation, which would be a consolidated presentation, would also exercise some judgment as to whether or not they would be prepared to recommend the approval of the capital budget of the Canada Ports Corporation.

All provide three basic checkpoints, which would be reasonable, and are good at business practice as well as good accounting practice, in coming up with a reasonable investment. That is still no guarantee that something is not going to go sour, but I do not think we should preclude the ability of various ports to avail themselves of temporarily surplus money in the system to finance what may be needed investment in a particular port in Canada.

With respect to your second question—

Mr. Pepin: Before you move to that, one has to remind Mr. Fraser that this was the intent first, to get the ports out of their debts, or not to encourage that situation. At least now they start with a clean sheet, and consequently the dangers of bankruptcy are substantially reduced.

Mr. Fraser: I appreciate the minister's intervention. Perhaps Mr. Sinclair would like to proceed to answer the second part of the question.

Mr. Pepin: Yes, please do.

Mr. Sinclair: With respect to Part 2 in the provisions that would be applicable to a local port corporation in its letters patent, the process would be this. A local port and its advisory committee of the local port authority, in conjunction probably with its surrounding communities, would make representations for a local port corporation. If that is going to be proceeded with, then it would be a case of drawing up letters patent, in conjunction with the local port and including such, or all, of the provisions that are in here, as would be applicable and beneficial to that local port corporation.

The checks and the balances, if you will, are the fact that the board of the parent Canada Ports Corporation is made up of representatives from across the country, including the chairmen of at least three local port corporations—who should be,

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, c'est envisager l'avenir sous son jour le plus noir. Quoi qu'il en soit, il vaut peut-être mieux tout prévoir.

M. Fraser: C'est là un point de vue très conservateur, monsieur.

M. Sinclair: Mais qui est considéré de bonne gestion comptable. Je crois que nous devons faire confiance au Conseil d'administration d'un port local, qui voudrait contracter un emprunt aux fins d'investissements dans le port, et penser qu'ils décideront en toute connaissance de cause. Nous pouvons envisager, je crois, que le conseil d'administration de la Société canadienne des ports, qui étudierait les prévisions budgétaires de la Société du port local, déciderait à bon escient si elle peut, ou non, autoriser l'investissement en question. Enfin, le Conseil du Trésor, qui étudie le budget d'investissements de la Société canadienne des ports, présenté sous forme consolidée, serait également à même de décider s'il est, ou non, disposé à recommander l'approbation du budget d'investissement de la Société canadienne des ports.

Ce sont donc trois garde-fous qui sont prévus, trois instances versées dans les affaires aussi bien que dans la comptabilité, et qui seraient chargées d'examiner le bien-fondé d'un tel investissement. Ce n'est pas une garantie, certes, contre tous les aléas, mais je ne pense pas pour autant que nous devions empêcher les ports d'utiliser des excédents qui pourraient se présenter dans le système pour financer un investissement dont un port canadien pourrait avoir besoin.

En ce qui concerne votre deuxième question . . .

M. Pepin: Avant que vous ne passiez à ceci, il faut rappeler à M. Fraser que l'intention première était de rétablir la situation financière des ports, ou de ne pas l'encourager dans une mauvaise voie. Ils peuvent à présent repartir de zéro, et les dangers de faillite se trouvent ainsi considérablement réduits.

M. Fraser: Je remercie le ministre de son intervention. M. Sinclair voudra peut-être répondre à la seconde partie de la question.

M. Pepin: Oui, s'il vous plaît.

M. Sinclair: En ce qui concerne le Partie 2 des dispositions qui s'appliqueraient aux lettres patentes d'une société de port local, le processus serait le suivant: un port local, et son comité consultatif, de concert probablement avec les collectivités environnantes, demanderaient l'établissement d'une société de port local. Si cette demande est agréée, il faudrait rédiger des lettres patentes, conjointement avec le port local, et qui comprendraient certaines ou toutes les dispositions figurant ici, dans la mesure où elles sont applicables à ladite société, et où elles lui sont bénéfiques.

Le conseil de la société mère, la Société canadienne des ports, est constituée de représentants de différentes parties du pays, y compris les présidents d'au moins trois sociétés de ports locaux auxquels leur expérience permettrait d'exercer suffi-

[Texte]

based on their experience, able to exercise the appropriate judgment as to which conditions should be in, and which conditions, if any, would not be appropriate. Again, I say in consultation with the local port advisory committee that would be sponsoring the application for local port corporation status.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Coming back to the banking situation. Suppose the bottom line is—assuming the local port corporation is the Port of Vancouver, and assuming it does have excesses, and assuming those excesses are put out to other ports—borrowed, that is—and then no longer in the hands of the master corporation, the proposed Canada Ports Corporation, how does Vancouver get its money back when it wants it? You cannot call money that is not there.

• 2145

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think I have said earlier there would be occasions when the proposed Canada Ports Corporation would have to borrow from the Government of Canada to finance its overall operations. Instead of going to the Government of Canada for each and every port investment, it would only go to the Government of Canada for financing when there was not sufficient money in the port system to finance all the demands for investment or return of depositors' funds. This whole question of the central banking concept is one where I feel to some extent I am the victim of our own ingenuity.

Mr. Fraser: If I could be sure you were the only one, I would feel a lot better.

Mr. Sinclair: Let me try to explain that comment. In refinancing the National Harbours Board, we were successful in retaining within that corporation all the funds that were presently in existence in the local ports by reason of their not repaying debts to the federal treasury. So the government has left us in the very happy position of being very strong, cash-wise, in starting out.

As the minister said earlier, ports are not going to be big generators of surplus funds. The ports are large capital users of funds. In addition, as the minister said earlier, a port is going to enhance its own competitive position by watching the scale of charges and being more competitive with the Portlands and the Seattles and the San Franciscos of this world rather than by trying to maintain charges at an artificially high level to build up surplus funds.

I would suggest to you that there probably will not be very much in the way of surplus funds in the Port of Vancouver in about two to three years' time, after they have finished paying for Roberts Bank, the reconstitution of VanTerm, the improvements of LinTerm, the two cranes, the Clark Drive Overpass, the cruise passenger facility. Similarly the Port of Montreal, after it is finished with the reconstitution of the grain elevators in that port, the completion of the Racine Terminal, the completion of the extension of the Task Terminal, the rehabilitation of some of the sheds in Montreal, the reconstitution of

[Traduction]

samment de sagacité sur les conditions qui devraient figurer dans ces lettres patentes et ce serait ce conseil qui garantirait la solidité des vérifications. Là encore, cela se ferait en consultation avec le comité consultatif du port local, qui appuierait la demande pour l'obtention du statut d'une société de port local.

Le vice-président: Votre dernière question, monsieur Fraser.

M. Fraser: Je voudrais revenir à la situation bancaire. Supposons que le tout revienne à ... Mettons que la Société du port local et le Port de Vancouver, qu'elle a des excédents et que ces excédents soient dirigés vers d'autres ports—c'est-à-dire empruntés—et ne soient donc plus entre les mains de la société mère, cette société canadienne des ports dont la création est projetée. Que fait Vancouver pour rentrer dans ses fonds quand elle le juge bon? On ne peut saisir des fonds inexistant.

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois avoir expliqué qu'il y aurait des circonstances où la Société canadienne des ports envisagée devrait emprunter au Gouvernement du Canada pour financer ses opérations générales. Au lieu de s'adresser au Gouvernement canadien pour chaque investissement portuaire, elle ne le ferait que s'il n'y a pas suffisamment de fonds dans le système portuaire pour financer toutes les demandes d'investissement ou de remboursement des fonds des déposants. Dans cette notion de banque centrale, j'ai l'impression, dans une certaine mesure, être la victime de notre propre naïveté.

M. Fraser: Si l'on pouvait m'assurer que vous êtes le seul, je serais bien rassuré.

M. Sinclair: Je vais essayer de vous donner une explication. Dans le refinancement du Conseil des ports nationaux, nous sommes parvenus à conserver au sein de cette société tous les fonds présents dans les ports locaux, du fait qu'ils n'ont pas remboursé leurs dettes au Trésor fédéral. Le gouvernement nous a donc laissés, fort heureusement, en forte position de départ au plan des liquidités.

Comme l'a dit le ministre, les ports ne vont pas créer beaucoup de capitaux excédentaires, car ils utilisent eux-mêmes de vastes capitaux. En outre, pour répéter ce qu'a dit le ministre, ils cherchent à améliorer leur propre position sur le marché, en ajustant le barème de ses tarifs, compte tenu de ceux de ports comme ceux de Portland, de Seattle et de San Francisco, plutôt que de conserver des tarifs artificiels pour amasser des excédents.

Selon toute probabilité, je pense que le Port de Vancouver verra ses excédents s'amenuiser d'ici deux à trois ans, lorsqu'il aura fini de payer pour Roberts Bank, pour la reconstitution de VanTerm, des améliorations de LinTerm pour les deux grues, pour le Clark Drive Overpass, qui sert à l'accueil des passagers de croisière. Il en ira de même du Port de Montréal, lorsqu'il aura terminé la rénovation des silos à grains, la construction du terminal Racine, la construction du prolongement du terminal Task, la réfection de certains des hangars, le réaménagement de la voie ferrée portuaire.

[Text]

the port railway, will not be in a position of having very much in the way of surplus funds.

The position we start off with at the moment is a very healthy one. It is a very enviable position to be in. But I think I would like to submit to the committee that this whole question of surplus funds and their use around the system has been much overplayed. I take you, for instance, into the harbours commissions world, where in the Harbour Commissions Act it says, in Section 15.(2), after providing for charges in subsection (1) which are operating costs:

Other than depreciation and appropriation funded reserves, the revenues of the commission remaining at the end of each fiscal year of that commission shall be paid by the commission to the Receiver General.

In the 18 years that act has been in effect, no money has ever been paid to the Receiver General.

Mr. Fraser: If that is so, why is it necessary to have this provision?

• 2150

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we really did not think it was necessary to have the provision. This is why we did not put it in the legislation originally, but put it down as a policy. We feel that it is a temporary situation caused by the very healthy cash position the NHB ports are in at the present time but that it will be utilized up by the existing capital program of the NHB.

We would also wish to have this kind of provision or this kind of policy in place because it would almost be a prerequisite if we wished to go to Schedule D status in the future. We have taken, in conjunction with the ports, a conscious decision that we would remain a Schedule C Crown corporation at this point in time; but if we ever went to Schedule D, we would have the requirement or the obligation to utilize funds within the corporation for corporate purposes before going back and borrowing either from the government or on the open market.

Therefore, while the central banking provisions are attractive at the moment because of the present healthy cash situation, I suggest to you that some three to four years downstream they are not going to be nearly so significant.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Fraser. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I find this interesting. This goes back to 1830. It has been around a long time.

Mr. Fraser: Longer than you have.

Mr. Benjamin: Thanks. From 1830 on, we had independent harbour commissions, starting with Montreal, and then, by 1894, Montreal had 11 commissioners—six appointed by the federal government, five appointed locally. By 1906, the port was so badly managed the Montreal Board of Trade petitioned the government to revert to the original 1830 structure.

[Translation]

Nous nous trouvons, au départ, devant une situation financière saine et enviable. J'aimerais faire remarquer au comité qu'à mon avis, toute cette question de fonds excédentaires, et de leur circulation dans le système, a été exagérée. Je vais ouvrir pour vous une fenêtre sur le monde des commissions de ports, et vous citer un extrait de la Loi sur les Commissions de ports, à savoir l'article 15(2), après avoir pourvu (a) aux frais spécifiés au paragraphe (1) qui sont des frais d'exploitation autres que l'amortissement, et

b) à l'affectation aux réserves consolidées de la Commission des montants . . . une Commission doit verser au Receveur général les revenus qui lui restent en mains à l'expiration de chacune de ses années financières.

Voilà 18 ans que cette loi est en vigueur, et aucun versement n'a jamais été fait au Receveur général.

M. Fraser: Dans ce cas, quelle est l'utilité de cette disposition?

M. Sinclair: Monsieur le président, à notre avis il n'était pas nécessaire d'y mettre cette disposition. C'est pour cette raison que nous ne l'avons pas mis dans la législation originale, mais nous l'avons indiquée comme politique. Nous pensons que c'est une situation temporaire à cause de la situation fiscale très saine du Conseil des ports Nationaux mais qu'elle sera utilisée par le programme actuel des dépenses capitales du Conseil.

Nous voudrions une disposition politique de ce genre car elle sera nécessaire si nous voulons utiliser l'annexe D à l'avenir. Nous avons pris une décision, en collaboration avec les ports, que nous resterons une société de la Couronne en vertu de l'annexe D pour le moment; mais si nous changions pour l'annexe D, nous serions obligés d'utiliser des fonds de la corporation pour des fins de la société avant d'emprunter au gouvernement ou sur le marché libre.

Donc, si les dispositions bancaires sont bonnes en ce moment à cause de la situation fiscale, je vous suggère que dans trois ou quatre ans elles ne seront pas si importantes.

Le vice-président: Merci, monsieur Fraser. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je trouve cela très intéressant. Cela remonte à 1830. Cela existe depuis longtemps.

M. Fraser: Plus longtemps que vous.

M. Benjamin: Merci. Depuis 1830 nous avons des commissions de ports indépendantes, en commençant par Montréal et puis en 1894, Montréal avait 11 commissaires: six nommés par le gouvernement fédéral et cinq par la région. En 1906, le port était si mal géré que le Conseil du commerce à Montréal a demandé au gouvernement de retourner à la structure de 1830.

[Texte]

Then you get the Vancouver Harbour Commission in 1913. Other major ports were created as harbour commissions. Then Sir Alexander Gibb did a royal commission study for the Canadian government. He is a British authority on ports, and he spoke of:

The mounting financial losses and inefficiencies in the Canadian port system . . .

In his 1932 report, called *National Port Survey*, he said:

The local harbours boards were riddled with patronage by the party in power, which were all Liberals and Tories, all over the country.

In 1936, they set up the National Harbours Board to take central control of the harbours, upon the recommendations of the Gibb report. By this time, the Port of Montreal had had 15 federal acts to provide loans; Vancouver had had five federal acts to provide loans; and the National Harbours Board continued to lose money, but not as much as the local harbours boards did.

I regard what the government is trying to do here as somewhere in between the two previous experiences that go back for a total of 152 years—some kind of a central ports authority with local port boards that can do some local decision-making and have some reasonable amount of degree of autonomy.

We get then to this business of financial self-sufficiency. That is a pure delusion. I think Mr. Sinclair is perfectly right, that things look rosy at the moment. Four or five years down the road, with the capital expenditures required in almost every port in this country, they are going to be running to the national port authority for federal loans and federal write-offs. Good Lord, we wrote off \$173 million in the middle of the dirty thirties—which was a lot of money—for the various ports in Canada.

Capital expansions to keep our ports competitive put the National Harbours Board debt at \$743 million by 1977. Frankly, whether I were in Vancouver or Gopher Gulch, I do not know if I would want to be running the port all by myself, because it is not going to be able to be self-sufficient. If you were going to recover with user charges all those capital costs, your port would lose business because the charges would be so high the ships would go someplace else. Conversely, if a port were so financially successful that it could start a cut-throat war on rates . . . Let us suppose that Vancouver started to run Seattle into the ground. Do you think the government of the United States would hold still for that? There is no way. Or if Halifax or Montreal became so successful that they were putting Boston on the verge of bankruptcy.

• 2155

The eastern seaboard shipping interests are not going to hold still for that. That is why I like the idea of a central pooling of whatever money is available—and most of it is going to have to come from the federal taxpayers anyway—so that all the ports, big or small, in Canada not only try to be

[Traduction]

En 1913 on avait la Commission de ports à Vancouver et d'autres ports importants étaient créés par des commissions de ports. Puis sir Alexander Gibb a fait une enquête pour le gouvernement canadien. Il fait autorité sur les ports en Grande-Bretagne, et il a dit:

The mounting financial losses and inefficiencies in the Canadian port system . . .

Dans son rapport de 1932 intitulé *National Port Survey* il dit:

The local harbours boards were riddled with patronage by the party in power, which were all Liberals and Tories, all over the country.

Suite aux recommandations du rapport Gibb, on a créé le Conseil des ports Nationaux en 1936 pour contrôler les ports de façon centralisée. A cette date, le port de Montréal avait fait l'objet de 15 lois fédérales pour obtenir des prêts, Vancouver 5 et le Conseil des ports Nationaux perdait toujours de l'argent, mais pas tant d'argent qu'avaient perdu les conseils des ports locaux.

Je pense que le gouvernement essaie un moyen terme entre ces deux expériences qui datent depuis 152 années. C'est-à-dire, créer une espèce d'autorité centrale pour les conseils de ports locaux avec des pouvoirs locaux et un degré raisonnable d'autonomie.

On arrive maintenant à l'autonomie fiscale. C'est une illusion. Je pense que M. Sinclair a raison; les choses semblent bien aller en ce moment. Mais dans quatre ou cinq ans, avec les dépenses de capital dans tous les ports de ce pays, on va demander des prêts et des dons fédéraux. Nous avons perdu 173 millions de dollars pendant les années 30, ce qui représente beaucoup d'argent, pour les ports dans tout le Canada.

En 1977, la dette du Conseil des ports Nationaux était de 743 millions de dollars pour les augmentations de capital afin de rester concurrentiel. Si j'étais à Vancouver ou à Gopher Gulch, je ne pense pas que j'aimerais diriger le port moi-même, car il ne sera pas autonome. Si vous demandiez aux consommateurs de payer les frais de capitaux, votre port va perdre du commerce car les frais seront tellement élevés que les navires vont aller ailleurs. Au contraire, si le port était une réussite financière, la compétition serait mortelle . . . Supposons que Vancouver gagne sur Seattle. Pensez-vous que le gouvernement américain accepterait cela? Nullement. Même chose si Halifax ou Montréal réussissaient de façon à mettre Boston en faillite.

Les ports de l'Est ne vont pas accepter cela. C'est pour cette raison que je suis pour une centralisation des fonds disponibles dont plupart vont venir des contribuables en tout cas, pour que les ports canadiens, grands ou petits, puissent non seulement

[Text]

efficient and have some local autonomy but are all together in the same Canadian economic battle in terms of the use of our ports.

You cannot have 25 ports running off in 25 directions. Conversely, Vancouver became so successful they could bankrupt Prince Rupert, and I doubt very much if the Vancouver Board of Trade would be very, very concerned about Prince Rupert. Montreal could run Churchill right into the ground, and who is going to stop that or protect that? So it is more than just Vancouver or Montreal or Halifax; it is the total picture of all the ports.

And the issue of user pay is just not going to work. Damn it, not only have we refinanced the ports twice, but we also refinanced and recapitalized Canadian National to the tune of \$1.5 billion, a total of three times. We started them all out with a clean slate, and now they are in trouble again. Mark my words, CN is going to be back before the minister within a year to want some money. We set up Air Canada with a clean slate, a nice equity-debt ratio, and who is in trouble? Air Canada. So is CP Air.

The country is growing, yes, but none of them can survive on their own on a user pay, financially self-sufficient, without the public participation.

Now, it is just inevitable that the user pay principle, whether it is ports, airlines, railways or whatever, just automatically falls on its face. It cannot work. If you apply that principle to its final conclusion, nobody is going to be able to travel or use a port—if you are going to have full cost recovery. The point that has to be remembered is that a port, a railway or an airline is a public utility, and it has to be used by everybody, directly and indirectly. It should be operated as a public utility, and hope to God it breaks even, but most times it will not.

I think this bill tries to arrive at some middle ground between what was the case with the old system of independent harbour commissions and the next system of the National Harbours Board being the great grandfather, and that is why we can go along with the legislation.

I do not agree with the minister that we cannot have some nominations from local people to these local port authorities. There are two routes we can go, and I would like the minister to sleep on this. Let us make it a local port authority of nine bodies—one from the province, one from the local labour council, one from the business community, two from the maritime trades, four appointed by the federal minister and he still has his veto clause in Section II of the bill. Or have five appointed by the minister and four nominated by these local groups; he does not need the veto because he has a majority. If the local groups appoint four dummies to the board, that is their problem.

I do not think if the Vancouver and District Labour Council sit down in their maritime unions or the Canadian Labour Congress, Maritime Union Section, sit down and select people to nominate to a local board in Halifax or Vancouver they are

[Translation]

être efficaces et avoir l'autonomie locale, mais qu'ils puissent lutter ensemble pour l'emploi de nos ports.

On ne peut pas avoir 25 ports qui font 25 choses différentes. Mais, il peut arriver que Vancouver puisse mettre Prince Rupert en faillite et je doute que le conseil de commerce à Vancouver se préoccupera beaucoup de cela. Montréal peut ruiner Churchill et qui va l'arrêter ou le protéger? Alors il n'est seulement une question de Vancouver ou Montréal ou Halifax, mais l'ensemble des ports.

Et la question de le faire payer par les consommateurs ne va pas marcher. Nous avons non seulement refinancer le port deux fois, mais nous avons aussi payé les dettes de Canadian National soit 1.5 milliard de dollars, c'est-à-dire trois fois. Nous avons commencé de nouveau et ils ont encore des difficultés. Et je suis certain que le CN va demander l'argent au ministre avant la fin de l'année. Nous avons assaini Air Canada en lui procurant un rapport actif/passif excellent et qui a maintenant des problèmes? Air Canada. Il en est de même pour CP Air.

C'est vrai que le commerce national augmente, mais ils ne peuvent pas survivre en autonomie financière, au moyen de leurs recettes, sans les fonds publics.

C'est automatique que cette politique échoue, s'il s'agit des ports, des compagnies aériennes, des chemins de fer ou de n'importe quoi. Cela ne peut pas marcher. Et il s'ensuit que personne ne peut voyager ou utiliser des ports si vous insistez sur la rentabilité absolue. On doit se souvenir du fait qu'un port, un chemin de fer ou une compagnie aérienne sont des services publics qui doivent être utilisés par tout le monde, directement ou indirectement. Ils doivent fonctionner comme tels et on doit espérer que ils seront payants mais parfois ils ne le seront pas.

Je pense que ce projet essaie de trouver un moyen terme entre le vieux système des commissions des ports indépendants et le système des conseils des ports nationaux, et c'est pour cette raison qu'on peut être d'accord avec la législation.

Je ne suis pas d'accord avec le ministre que nous ne pouvons pas nommer des gens de la région à ces sociétés de ports locaux. Nous pouvons faire deux choses, et je veux que le ministre y réfléchisse. Créons une société de ports locaux à neuf composants, un de la province, un de conseil du travail local, une de la communauté commerciale, deux des conseils maritimes, quatre nommés par le ministre fédéral et il gardera son droit de veto à l'article 2 de la loi. Ou bien nous pourrons en avoir cinq nommés par le ministre et quatre nommés par les groupes locaux; il n'aura pas besoin de veto car il aura une majorité. Si les groupes locaux nomment quatre fantoches au conseil, c'est leur affaire.

Je ne pense pas que si le conseil du travail à Vancouver a des réunions avec des syndicats maritimes ou le Congrès du travail canadien, groupe maritime, et une réunion pour nommer des gens au conseil local à Halifax ou à Vancouver qu'ils vont

[Texte]

going to pick a dummy. They are going to pick somebody who knows something about ports—similarly with the Vancouver and District Board of Trade, similarly with the regional municipal representatives of the 10 municipalities or whatever in the lower mainland of British Columbia: they will pick one guy—

Mrs. Mitchell: Or girl.

Mr. Benjamin: Or girl. They will pick one person. The province will select a person who knows something about ports.

There is another thing I would like the minister to consider—and I presume this would have to go under Section II of the bill: if you recall, and I think he was in a different portfolio at the time, the only time his predecessor, Minister Lang, ever accepted an amendment from me—I am going to suggest to the minister now. When Air Canada was separated away from Canadian National, the government accepted an amendment in the committee that made it statutory that the annual report of Air Canada goes to the Standing Committee on Transport, just like CNR.

• 2200

We would like to propose and will propose—or if the good minister wants to do it and take the credit for it, I do not care—that the annual report of the Canada Ports Corporation be in the statutes; the annual report goes before the Standing Committee on Transport so that we get the kind of accountability or whatever degree of accountability we can get, as we have been getting with Air Canada and Canadian National just over the past few weeks. There again, the interested groups that want to appear can appear. We can go over that annual report paragraph by paragraph and have all the officials there. I hope the minister will agree that what was the case with CN and is now the case with Air Canada, can also apply here.

The Vice-Chairman: That is your last question,

Mr. Pepin: Three points. On the last one, the reference of the annual report to the committee, we are quite willing to accommodate that request. The second last one had to do with the subject of having provincial representatives per se and labour representatives per se and business representatives. I have already answered that in my initial remarks. I still believe it would be a reduction of the autonomy of the port. I still believe it would be a reduction of the accountability principle because the board would have to serve many masters, having to take into account the interest of the municipality, of the province and whatnot.

On the subject of Prince Rupert and the conflict between Prince Rupert and Vancouver, that is why the bill suggests, recommends and will create a regional advisory council to bring the common views and interests of the ports in the region.

Finally, on the principle of user-pay, I had a discussion in Montreal the other day with port authorities and one of them made the remark that most people who complain about user-pay do not have anything to do with ports. He meant by that

[Traduction]

choisir un fantoche. Ils vont choisir quelqu'un qui est au courant des ports, De même pour le Conseil du commerce à Vancouver et pour les représentants régionaux municipaux des dix municipalités de la basse Colombie-Britanique. Ils vont choisir un gars . . .

Mme Mitchell: Ou une fille.

Mr. Benjamin: Ou une fille. Ils choisiront une personne. La province nommerait une personne qui au courant des ports.

Il y a une autre chose sur laquelle je veux que le ministre réfléchisse. Je présume que cela se rattache à la partie 2 du projet. Si vous vous souvenez, et je pense qu'il avait un autre portefeuille à ce moment, la seule fois que son prédécesseur, M. Lang, a accepté un amendement de ma part . . . je vais suggérer au ministre maintenant. Quand les compagnies Air Canada et Canadien National se sont séparées, le gouvernement a accepté un amendement du Comité selon lequel le rapport annuel d'Air Canada va au Comité permanent des transports, comme le rapport du CN.

Nous voulons proposer et nous proposerons—ou si le ministre veut le faire et en prendre le crédit, cela m'est égal—que le rapport annuel de la Société canadienne des ports soit dans les statuts; et que le rapport annuel soit étudié par le Comité permanent des transports, afin que nous puissions avoir une comptabilité comme la comptabilité qu'on obtient d'Air Canada et Canadien National depuis quelques semaines. Encore une fois, les groupes qui veulent comparaître peuvent comparaître. Nous pouvons étudier le rapport annuel paragraphe par paragraphe et faire comparaître tous les fonctionnaires. J'espère que le ministre sera d'accord et que les règles pour le CN et Air Canada peuvent être appliquées ici.

Le vice-président: Votre dernière question.

Mr. Pepin: Trois points. D'abord, nous sommes prêts à accepter votre demande d'un rapport annuel au comité. Deuxièmement vous avez parlé des représentants provinciaux, du travail et du commerce. J'en ai déjà parlé dans mes commentaires au début. Je pense que cela représentera une diminution de l'autonomie du port. Je pense que ce sera une atteinte au principe d'imputabilité car le conseil aura à servir plusieurs maîtres, la municipalité, la province ou le pays.

Quant à Prince Rupert et le conflit entre Prince Rupert et Vancouver, c'est la raison pour laquelle le projet suggère et recommande la création d'un comté régional pour étudier les points de vue et les intérêts des ports dans la région.

Quant au principe de faire payer par le consommateur, j'ai eu des discussions à Montréal l'autre jour avec les autorités portuaires, et l'on a fait observer la plupart des gens qui portent plainte à cet égard n'ont rien à faire avec les ports. Ce

[Text]

that, if you are a user of the port, you are very willing to pay the price because you get good services in return. He made a great to-do of that.

That leaves of course the possibility that, even with adequate cost recovery by a port, there will be circumstances when the port will have a major development, a quantum jump, and will require more funds. So, there, the possibilities are this banking system that Mr. Sinclair has talked about and the possibility of appealing to the federal government for special grants, justified by this quantum jump.

Mr. Benjamin: Here we go again.

The Vice-Chairman: Thank you, Minister.

It is 10.05 p.m. This concludes tonight's questioning. I want to thank the minister and the witnesses and remind the members of the committee that our next meeting is tomorrow at 3.30 p.m. in Room 253-D.

Do you have a small remark, Mr. Forrestall, before I adjourn?

Mr. Forrestall: Yes, perhaps on a point of order, whether or not the minister could be with us tomorrow.

Mr. Pepin: I will try my best. I have not seen what my agenda is for tomorrow. I have a Cabinet meeting tomorrow.

Mr. Benjamin: Are we in Room 253-D?

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: Might I ask, Mr. Chairman, if we might—

Mr. Pepin: I will come for one of the meetings, certainly.

Mr. Forrestall: If that undertaking were good, it would be quite acceptable to us because Mr. John Crosbie, who is the member for St. John's West, would like to discuss with the minister and his officials certain practices in Labrador. This then leaves tomorrow, Mr. Chairman, to—

An hon. Member: Officials.

Mr. Pepin: Clause-by-clause.

Mr. Forrestall: —officials and, by tomorrow, presumably we will be aware of the Clerk's responses from Halifax, Montreal, Vancouver and the national port and harbour associations. Do not get apprehensive now—

Mr. Pepin: No, no, I am just wondering what you had—

• 2205

Mr. Forrestall: Perhaps we could determine then at 3.30 p.m., exactly how we will proceed, but I suppose that, beginning now, we might start proceeding clause-by-clause.

The Vice-Chairman: An excellent suggestion. The committee is adjourned.

[Translation]

qu'on voulait dire, c'est que si on utilise le port on est prêt à en payer le prix, car on aura de bons services. On fait grand cas de cela.

Il reste néanmoins la possibilité que même avec un rendement adéquat de ports, il y aura des circonstances, comme le développement, où le port aura besoin d'autres fonds. Alors, on a la possibilité du système bancaire dont M. Sinclair a parlé et la possibilité de faire appel au gouvernement fédéral pour des subventions spéciales justifiées par le développement.

M. Benjamin: On retourne à la chose.

Le vice-président: Merci, monsieur le ministre.

Il est maintenant 22h05. C'est la fin des questions pour ce soir. Je veux remercier le ministre et les témoins et rappeler aux membres du comité que notre prochaine réunion aura lieu demain à 15h30 à la salle 253D.

Avez-vous un petit commentaire, monsieur Forrestall, avant de lever la séance?

M. Forrestall: Oui, j'invoque le règlement, quant à la présence du ministre demain.

M. Pepin: Je ferai de mon mieux. Je n'ai pas encore vu mon ordre du jour pour demain. J'ai une réunion du Cabinet demain.

M. Benjamin: Nous serons à la salle 253D?

Le vice-président: Oui.

M. Forrestall: Puis-je demander, monsieur le président, si nous pouvons . . .

M. Pepin: Je serai à une de ces réunions, sans doute.

M. Forrestall: Si c'est le cas, il nous sera acceptable, car M. John Crosbie qui est député de St. John's West, veut discuter avec le ministre et ses fonctionnaires des pratiques au Labrador. Alors il nous reste demain, monsieur le président, pour . . .

Une voix: Fonctionnaires.

M. Pepin: Article par article.

M. Forrestall: . . . les fonctionnaires et, nous serons au courant demain, je suppose, des réponses de Halifax, Montréal, Vancouver et les associations nationales de ports. N'ayez pas peur . . .

M. Pepin: Non, non, je me demande ce que . . .

M. Forrestall: Peut-être qu'à 15h30, nous pourrons déterminer comment nous allons procéder, et je pense qu'on pourra procéder à l'étude article par article.

Le vice-président: C'est une suggestion excellente. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;

Mr. Dave Watt, Director, Ports Policy Implementation.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime;

M. Dave Watt, directeur, Mise en oeuvre de la politique
portuaire.

HOUSE OF COMMONS**Issue No. 71**

Wednesday, June 30, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on***Transport****RESPECTING:**

Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

CHAMBRE DES COMMUNES**Fascicule n° 71**

Le mercredi 30 juin 1982

Président: M. Maurice A. Dionne*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des***Transports****CONCERNANT:**

Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Dion (<i>Portneuf</i>)
Bloomfield	Flis
Bockstaal	Forrestall
Cook	Fraser
Corbin	Lapointe (<i>Beauce</i>)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain	McKnight
Mayer	McRae
Mazankowski	Mitchell (Mrs.)
McDermid	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, June 30, 1982:

Mr. Mayer replaced Mr. Nowlan;
Mr. McKnight replaced Mr. Ellis.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 30 juin 1982:

M. Mayer remplace M. Nowlan;
M. McKnight remplace M. Ellis.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 30, 1982
(112)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Cook, Corbin, Deniger, Dion (*Portneuf*), Flis, Forrestall, Fraser, MacBain, Mayer, Mazankowski, Mrs. Mitchell and Mr. Turner.

Other Member present: Mr. McCain.

Witness: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

The Committee resumed consideration of Clause 1.

The witness answered questions.

By unanimous consent, the Chairman presented the TWELFTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Tuesday, June 29, 1982 to plan its future business with respect to the Committee's Order of Reference relating to Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

Your Sub-committee agreed to make the following recommendations:

1. That the following schedule of meetings be adopted:

TUESDAY, June 29, 1982 at 8:00 p.m.

WEDNESDAY, June 30, 1982 at 3:30 p.m.

MONDAY, July 5, 1982 at 8:00 p.m.

TUESDAY, July 6, 1982 at 9:30 a.m., 11:00 a.m., 3:30 p.m. and 8:00 p.m.

WEDNESDAY, July 7, 1982 at 3:30 p.m. (if required)

2. That the Clerk of the Committee contact the following to advise them of the Committee's consideration of Bill C-92 and to enquire if they would be interested in appearing:

Canadian Port and Harbour Associations

National Ports of Halifax, Montreal and Vancouver.

Mr. Bockstael moved,—That the TWELFTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

Mr. Forrestall moved,—That the Sub-committee report be amended to include "and others" to the list contained in recommendation 2.

The amendment carried.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 30 JUIN 1982
(112)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h45 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Cook, Corbin, Deniger, Dion (*Portneuf*), Flis, Forrestall, Fraser, MacBain, Mayer, Mazankowski, M^{me} Mitchell et M. Turner.

Autre député présent: M. McCain.

Témoin: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Le Comité reprend l'étude de l'article 1.

Le témoin répond aux questions.

Du consentement unanime, le président présente le DOUZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure suivant:

Votre Sous-comité s'est réuni le mardi 29 juin 1982 pour planifier ses prochaines séances concernant l'Ordre de renvoi du Comité portant sur le Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Votre Sous-comité a convenu de faire la recommandation suivante:

1. Que le calendrier suivant des séances soit adopté:

LE MARDI 29 juin 1982 à 20h00

LE MERCREDI 30 juin 1982 à 15h30

LE LUNDI 5 juillet 1982 à 20h00

LE MARDI 6 juillet 1982 à 9h30, à 11h00, à 15h30 et à 20h00

LE MERCREDI 7 juillet 1982 à 15h30 (si nécessaire)

2. Que le greffier du Comité communique avec les organismes suivants afin de les informer de l'étude du Comité du Bill C-92 et de voir s'ils seraient intéressés à comparaître:

Les associations des ports et havres du Canada

Les ports nationaux de Halifax, Montréal et Vancouver.

M. Bockstael propose,—Que le DOUZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

M. Forrestall propose,—Que le rapport du Sous-comité soit modifié pour inclure «et les autres» à la liste contenue dans la recommandation 2.

L'amendement est adopté.

The motion, as amended, carried.

La motion modifiée est adoptée.

Question was resumed on Bill C-92.

L'interrogation se poursuit sur le Bill C-92.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. Monday, July 5, 1982.

A 17h00, le Comité suspend ses travaux jusqu'au lundi 5 juillet 1982, à 20h00.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Wednesday, June 30, 1982

• 1544

The Vice-Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of Bill C-92, an Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

On Part I, Clause 1

The Vice-Chairman: I would like to welcome Mr. Sinclair and his fellow witnesses and invite Mr. Sinclair to introduce them to the committee and if need be to make a few opening remarks. If not, we will proceed immediately to the questioning with Mr. Forrestall. So, Mr. Sinclair, if you could introduce your witnesses.

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Yes, Mr. Chairman; I have with me Mr. Dave Watt, the Director of the Ports Policy Implementation group, and Mr. Denis Lefebvre, the departmental legal counsel for the Department of Transport.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Forrestall.

• 1545

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, may I first ask whether or not Mr. Sinclair is now in a position to indicate to us the nature of the intended amendments and if possible to let us have a look at them? If that is not possible, could he clearly indicate in just what areas the government is preparing amendments—for example, as has been done by Mr. Mazankowski with respect to other legislation dealing with the automatic referral of annual reports—and, again, the suggestion put forward by us earlier in this debate, whether or not he will look at other areas of accountability and in a general way give us some indication of the government's intention?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we are very close to being able to table some of the proposals we might have for amendments. I had hoped to be able to have the opportunity of reviewing the exact language of those amendments with some of the port authority chairmen who will be with me on Monday next. However, if it is the desire of the committee, we would be prepared to table a draft of the amendments we have at the present time. If that is acceptable to the committee, and if it can be recognized as a draft and not having had the final review of . . .

The Vice-Chairman: If it is a draft we do not even have to move it, we will just circulate it. Mr. Forrestall.

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mercredi 30 juin 1982

Le vice-président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous allons reprendre l'étude du bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Nous en sommes à l'étude de l'article 1 de la Partie I.

Le vice-président: Je souhaite la bienvenue à M. Sinclair et aux témoins qui l'accompagnent. Je lui demanderai de nous les présenter, puis de faire quelques remarques préliminaires, s'il le désire. Sinon, nous allons passer immédiatement aux questions en commençant par M. Forrestall. Je vous prierai donc, monsieur Sinclair, de nous présenter les témoins.

M. Gordon M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne transport maritime, ministère des Transports): Oui, monsieur le président. Sont avec moi aujourd'hui M. Dave Watt, directeur de la mise en oeuvre de la politique portuaire et M. Denis Lefebvre, conseiller juridique attitré du ministère des Transports.

Le vice-président: Merci. M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je voudrais d'abord demander à M. Sinclair s'il est en mesure de nous communiquer la teneur des modifications proposées et s'il nous sera possible de les examiner. Dans la négative, peut-il nous dire sur quel domaine ces amendements gouvernementaux porteront? Je songe, par exemple, à ce que M. Mazankowski avait fait avec les autres projets de loi ayant trait au dépôt automatique des rapports annuels. De plus, je voudrais savoir s'il a l'intention de donner suite à une demande que nous avons déjà formulée plus tôt, à savoir s'il va étudier ou non d'autres domaines de responsabilité et nous donner une idée des intentions du gouvernement?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous allons très bientôt être en mesure de déposer certaines de nos propositions de modification. Auparavant, j'espère pouvoir en réexaminer le libellé avec certains des présidents des administrations portuaires, qui seront ici lundi prochain. Toutefois, si le Comité le désire, nous sommes disposés à déposer une première version de ces amendements, c'est-à-dire celle dont nous disposons à l'heure actuelle. Donc si le Comité considère cela acceptable et s'il tient compte du fait qu'il s'agit d'une première version et non d'une version définitive . . .

Le vice-président: S'il s'agit effectivement d'une première version, il n'est même pas nécessaire de faire adopter une résolution pour les accepter, nous allons faire distribuer ces documents. Monsieur Forrestall.

[Text]

Mr. Forrestall: I appreciate that. That is quite acceptable and it is understood that they are drafts only. I have asked for them at this stage for our research people, including our legal staff who necessarily have to go through the complexity of certain of these to make certain that what we are saying is not in absolute conflict or does not require the chucking-out of some whole process and, in short, to give us some indication of the areas in which it may not be necessary for us to move within the areas we are concerned. So we appreciate that circulation.

Mr. Chairman, I have a couple of other areas of concern which I have sort of hesitated to get into up until now, but I will enter into one area of questioning that concerns me. While we are aware that the bill provides for the filing of tariffs with the minister within 10 or 15 days of their having been struck, and while the minister, of course under the natural authorities and powers of the ministry, can take remedial action where it might occur or appear that undue competition is being caused by rate or tariff structures, and while in the past the courts in Canada have been conscientious not only with respect to their users but also generally with respect to one another, knowing very well that if they got too far out of line the marketplace itself would act as the adjudicator and the check and balance, notwithstanding all of that, as we move to replace an act that is now some 45 years old, it occurs to me that there is nothing in the present proposed legislation that sets forth a formal course of appeal against undue tariff or undue charges.

I have in mind, Mr. Chairman, of course, the situation where there is a captive shipper—not necessarily a single-usage port, but nevertheless a captive shipper is a good description—who might find themselves being taken advantage of with respect to top wharfage, storage, warehousing or some other tariff or charge for which the local port corporation or harbour commission in fact under this new bill had the authority to set. But there is no formal course of appeal to an agency, for example, such as the Canadian Transport Commission. Not that I am advocating that tariffs and charges be channelled or funnelled through that because I think you would have appeals coming out your ears, and they would not always be reasonable or sensible ones.

• 1550

To that end, I would like to ask the administrator whether he would care to comment on that as an observation and indicate whether or not, in his professional judgment, he feels that such a concept of formal appeal to some judicial or quasi-judicial body might be a useful addition to this piece of legislation.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in response to that, I would point out that the bill provides that any new tariffs or charges for berthing or wharfage must be filed for the minister for review within 10 days of the institution of such charges. That provision was put in specifically so that there could be a watching brief maintained over the courts to ensure that there was no price gouging or undue price cutting taking place and disturbing the normal competitive relationship of the ports.

[Translation]

M. Forrestall: Je vous en suis reconnaissant, c'est tout à fait acceptable et nous comprenons qu'il s'agit d'une première version. Si je vous ai demandé ces documents, c'est pour les besoins de nos chercheurs, y compris le conseiller juridique, car ils doivent nécessairement étudier les détails complexes afin de s'assurer ce que nous affirmons n'entre pas en contradiction avec un processus entier ou n'en exige pas l'élimination, bref afin de nous donner une idée des domaines où il ne sera pas nécessaire d'intervenir malgré nos préoccupations. Nous vous remercions donc de nous les distribuer.

Monsieur le président, j'ai quelques autres préoccupations que j'ai hésité à mentionner jusqu'à maintenant, mais je vais le faire maintenant au sujet de l'une d'entre elles. Le projet de loi prévoit que les tarifs sont déposés auprès du ministre de dix à 15 jours après leur entrée en vigueur, après quoi, le ministre pourra, en vertu des pouvoirs de son ministère, prendre toutes les mesures correctives nécessaires si l'on se rend compte que les tarifs en question entraînent une concurrence excessive. Et par le passé les tribunaux canadiens ont consciencieusement veillé à ce que la situation des utilisateurs et des ports les uns par rapport aux autres soient protégés sachant que si cela s'écartait trop d'une situation normale, les forces du marché réussiraient elles-mêmes à équilibrer les choses. Malgré tout cela, je me rends compte que le projet de loi actuel, conçu pour remplacer une loi vieille de 45 ans, ne prévoit nullement un processus d'appel auquel on peut recourir lorsqu'on estime que les tarifs ou les droits perçus sont trop élevés.

A cet égard, monsieur le président, je songe, bien entendu, à un expéditeur captif, pas nécessairement celui qui ne fréquente qu'un port, mais enfin l'expression expéditeur captif me paraît juste. Ce dernier peut subir des abus pour ce qui est des tarifs de quayage, d'entreposage ou autres qui lui seront imposés par la société du port locale ou la commission portuaire en vertu des pouvoirs accordés par le projet de loi. Cependant, il n'existe aucune forme d'appel officielle auprès des organismes comme la Commission canadienne des transports, par exemple. Je ne demande certainement pas que tous les droits et tarifs passent par ce dernier, car je pense qu'on aurait des appels sans fin, et que certains d'entre eux ne seraient ni sérieusement fondés ni raisonnables.

Cela dit, j'aimerais savoir si l'administrateur veut nous dire ce qu'il en pense et nous indiquer si, d'après lui, il serait utile d'ajouter au projet de loi dont nous sommes saisis un processus d'appel auprès d'un organisme juridique ou quasi-juridique.

M. Sinclair: Monsieur le président, en guise de réponse, je préciserais que le projet de loi stipule que tout nouveau tarif ou nouveau droit relatif à l'amarrage ou au quayage doivent être déposés auprès du ministre pour réexamen, dans les dix jours suivant leur adoption. Cette disposition a été inscrite à dessein afin qu'on puisse veiller en justice aux intérêts des diverses parties, c'est-à-dire pour qu'il n'y ait pas de prix frauduleusement ni trop élevés ni trop bas, ce qui fausserait la concurrence naturelle des divers ports.

[Texte]

With respect to whether such an instance might occur, I would remind the members that the minister has a directive authority that can compel any local port to abide by the principles of the ports policy which states specifically, fair and equitable treatment to all users of the port.

Probably the best criteria that I could point out would be the past experience, both in National Harbours Board ports and in Harbour Commissions, where I think the pricing aspect has been fairly dealt with. In fact, the practices that have arisen for consultation with major users such as Dominion Marine Association, The Shipping Federation of Canada, the Council of Forest Industries of British Columbia, to name three for an example, have gone a long way in explaining and justifying the extent of any price increases that have been put forth. This particular policy in this bill requires a high degree of consultation by the ports with its users to subscribe to the fair and equitable criteria, and I think the past experience augurs well.

I would agree with Mr. Forrestall that we would not like to see an additional element of regulation brought into a regime where we are trying to promote autonomy, and in an era when we are moving in the deregulation rather than more regulation. I think the ports themselves in the past have demonstrated a responsibility in pricing and a willingness to justify to users any price increases that have been introduced.

I might also add that a lot of the criticism with respect to price increases, not only in the ports world but also in the pilotage world, was occasioned in the past as a result of attempting to arrive at a financially self-sustaining position. Since the ports have already arrived at that position and are no longer in a catch-up situation, I think we can continue to look forward to responsible pricing initiatives from the ports.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall, before you continue, we have a quorum and I was wondering if we could take this time to present to the committee the Twelfth Report of the Sub-committee on Agenda and Procedure.

• 1555

Is the Twelfth Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure of the Standing Committee on Transport, as amended, agreed to?

Motion agreed to

(See *Minutes of Proceedings*)

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on the same point, and I appreciate the observations of the administrative people. Does the proposed act, as it is in front of us, now allow for seizure of vessels, planes or other real property, if you will, in a harbour as a result of debts owed to the court, or is it just simply authority under this for the protection of users of the port? Is the port itself protected? In other words, can a local port

[Traduction]

Quant à savoir si de telles circonstances peuvent se présenter, je rappellerai aux membres du Comité que le ministre, de par les pouvoirs qui lui sont dévolus, peut forcer n'importe quel port local à se conformer au principe de la politique portuaire, laquelle établit clairement qu'on doit traiter équitablement tous les utilisateurs du port.

Les meilleures normes que je puisse citer sont celles qu'on a mises en oeuvre par le passé, à la fois dans les ports relevant du Conseil des ports nationaux et dans ceux administrés par la Commission des ports, et je crois que les prix qui y ont été en vigueur étaient justes. De fait, les cas où il y a eu consultation avec certains de nos principaux clients comme la *Dominion Marine Association*, la Fédération maritime du Canada et le Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique, pour n'en nommer que trois, ont considérablement aidé à expliquer et justifier toutes les hausses de prix imposées. Les orientations précises figurant dans le projet de loi exigent des consultations poussées entre les ports et leurs utilisateurs pour qu'ils se conforment aux normes relatives à l'équité et, à cet égard, le passé est une bonne garantie pour l'avenir.

Je conviens avec M. Forrestall qu'il est préférable de ne pas ajouter une autre forme de réglementation à un régime où nous nous efforçons d'assurer une certaine autonomie et une époque où nous allons plus vers une déréglementation que vers une réglementation plus serrée. D'après moi, les administrations portuaires ont montré un sens de la responsabilité en matière de fixation des prix et de la justification des hausses auprès de leurs clients.

J'ajoute aussi que bon nombre des critiques ayant porté sur les hausses de prix, non seulement dans les ports mais aussi dans les activités de pilotage, ont été faites parce qu'on s'efforçait d'atteindre le seuil de l'autosuffisance financière. Or, étant donné que les administrations portuaires ont déjà franchi ce seuil et ne font plus de ratrapage, je crois qu'on peut s'attendre à ce qu'elles se conduisent de façon raisonnable en matière de fixation des prix.

Le vice-président: Monsieur Forrestall, avant de vous laisser poursuivre. Nous avons le quorum et je me demande s'il ne serait pas possible d'en profiter pour présenter le douzième rapport du sous-comité sur le programme et la procédure.

Le Douzième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure du Comité permanent des transports est-il adopté tel qu'amendé?

La motion est adoptée.

(Voir le procès-verbal).

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais poursuivre sur la même lancée et je saurai gré aux administrateurs de leurs observations. Le projet de loi, dans sa forme actuelle, nous permet-il la saisie de navires, d'aéronefs ou d'autres bien immeubles d'un port dans le cas de dettes contractées envers les tribunaux, ou est-il uniquement conçu pour protéger les utilisateurs du port? Le port lui-même est-il protégé? Autre-

[Text]

corporation seize a vessel for overdue charges or unpaid charges?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the proposed act provides that a vessel, not an aircraft but a vessel, can be seized for the benefit of satisfaction of unpaid port charges as well as on behalf of the shippers or other users.

Mr. Forrestall: The same is not true for an aircraft, although the proposed act does extend authority over aircraft using the port.

Mr. Sinclair: I am sorry, I did not hear that, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I am wondering why aircraft are excluded. I am told that, for example, with the new Canada Shipping Act you might have some difficulty with oil rigs sitting on the bottom. I am just wondering why it was excluded.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not sure I can answer why an aircraft was excluded, other than it would not occur to us to put it in. We have in the bill provision for a seaplane which might utilize the port services, and in the event that there were any debts owing by the operators of such a seaplane, then, yes, there is provision for it to be seized also.

Mr. Forrestall: Then I missed it. I think, Mr. Chairman, that until we have a chance to look at the draft of the proposed amendments that is all that I have for now.

• 1600

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I wonder if we could have a little further explanation of a comment that was made last night which was not elaborate. That has to do with the \$10 million which, as I understood it, would be allocated to the parent board for expenditures but that would not require going back to Treasury Board, if I have interpreted it correctly. I assume it would be available for expenditures for local boards. The price of two cranes, I believe, was mentioned by the minister.

I wonder if you would clarify this, and also clarify how, if, and when this money would be available to the local board, and on what terms and for what kinds of uses.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Canada Ports Corporation would have the authority to award contracts up to a value of \$10 million upon the satisfaction of certain basic conditions, and I will come back to that in a moment.

The Canada Ports Corporation can delegate all, or a portion, of that \$10 million authority to any one of the local port corporations. The power of delegation is there because we would expect that some of the very large ports would certainly warrant and be able to sustain a greater authority than some of the very much smaller ports, and there should be an appropriate delegation according to need.

[Translation]

ment dit, est-ce qu'une société de ports locale peut saisir un navire dans le cas d'un arriéré de droits impayés ou en retard?

M. Sinclair: Monsieur le président, le projet de loi prévoit la saisie d'un navire, non d'un aéronef, mais d'un navire, dans les cas de droits portuaires non acquittés, ainsi qu'une saisie effectuée au nom des expéditeurs ou d'autres utilisateurs.

M. Forrestall: Cela ne vaut toutefois pas pour les aéronefs, même si le bill accorde davantage de pouvoirs sur les aéronefs utilisant les services du port.

M. Sinclair: Je m'excuse, monsieur Forrestall, je n'ai pas bien entendu.

M. Forrestall: Je me demande pourquoi on exclut les aéronefs. On m'a dit, par exemple, que la nouvelle Loi sur le transport maritime pourrait vous occasionner quelque difficulté dans le cas de derricks installés au fond du port. Je me demande donc pourquoi on a exclu les aéronefs?

M. Sinclair: Monsieur le président, j'ignore au juste pourquoi on les a exclus, je pense qu'on n'a tout simplement peut-être pas pensé de les inclure. Cela dit, le projet de loi tient compte de la situation d'un hydravion utilisant les services portuaires, et dans ce dernier cas, si ces opérateurs sont endettés, on prévoit effectivement que cet aéronef sera saisi.

M. Forrestall: Si tel est le cas, je ne l'ai pas remarqué. Monsieur le président, d'ici à ce que nous puissions examiner la première version des modifications proposées, c'est tout ce que j'ai à poser comme question.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Madame Mitchell.

Mme Mitchell: J'aimerais avoir quelques éclaircissements sur une observation qui a été faite hier soir et qui ne me semblait pas très complète. Il s'agit des 10 millions de dollars qui, si j'ai bien compris, seront affectés à la commission pour couvrir ses dépenses sans que cette dernière n'ait à s'adresser au Conseil du Trésor. Je présume que les commissions locales auraient accès à ces fonds pour couvrir leurs dépenses. Il me semble que le ministre a parlé du prix de deux grues.

Pourriez-vous donc nous dire clairement si ces fonds seront effectivement mis à la disposition des commissions locales et, dans l'affirmative, quand et comment cela se fera, dans quelles conditions et pour quelles fins?

M. Sinclair: Monsieur le président, la Société canadienne des ports serait habilitée à octroyer des contrats pouvant aller jusqu'à 10 millions de dollars, à condition, bien entendu, qu'ils répondent à certains critères de base et je reviendrai là-dessus plus tard.

La Société canadienne des ports est habilitée à déléguer, en tout ou partie, son pouvoir de conclure des contrats pouvant aller jusqu'à 10 millions de dollars à une société locale de ports. Nous avons inclus ce pouvoir de délégation parce qu'il nous semblait tout à fait logique que certains très gros ports puissent avoir besoin de pouvoirs plus considérables que certains petits ports et, à notre avis, ils sont capables de les

[Texte]

The conditions under which that authority would be present are that there be a public competitive tender; that there be two or more acceptable bids received; that the lowest bid be accepted; that the amount of the contract be within the approved project limits and not violate them; and finally that the lowest bidder be a Canadian company.

Mrs. Mitchell: In this case, then, I found it difficult to relate this to the statement that is made in several places in the bill, that the port should be financially self-sufficient. If a local port required this kind of funds, would that mean then that they would be discredited from retaining their status as a local port corporation? It seems to be in conflict with the requirement that every port, to qualify for this particular status, must or should be financially self-sufficient.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the basic reason for the statement of being financially self-sufficient is to support the principle of autonomy. Nothing attracts the attention of the central agencies of government more than financial dependency upon the central agencies of government. Therefore, if you were to pursue the principle of autonomy, you could best pursue that principle by being largely independent of the federal treasury, certainly for operating money and, to a healthy extent, for your capital money.

Mr. Benjamin: Until they go in the hole.

Mr. Sinclair: I think, because of the moves we are taking and which we discussed last evening, that all our ports are in an enviably healthy position, and that, even in spite of the hard times of the moment, I would still expect them to be in a healthy position. I do not believe there is any ambiguity between the statement of financial self-sufficiency and the necessity and the ability, I should say, to award contracts. By the time contracts are awarded, the financing base of the project will have already been decided, whether it is by government grant or by government loan, or whether it is to be supplied from the working capital of the port itself, perhaps even by a combination of any two or all three sources.

• 1605

Therefore, the financing base of the project having already been established, what we are really concerned with at that point is the probity in awarding the contract. And when the conditions which I outlined previously of competitive tender, more than two acceptable bids received, lowest bidder being accepted, Canadian company—when all those criteria are met, then it is our belief that the port should have the necessary power and authority to award the contract.

Mrs. Mitchell: What you are saying really is that a port could borrow money from the parent company for the awarding of certain contracts and, yet, you would still consider it to be financially self-sufficient?

[Traduction]

assumer. C'est pourquoi nous avons estimé opportun d'établir des pouvoirs de délégation assortis au besoin.

L'exercice de ce pouvoir est régi par les conditions suivantes: qu'un appel d'offre concurrentiel soit lancé au public, qu'au moins deux offres acceptables soient soumises, que l'offre la moins chère soit retenue, que le montant du contrat reste dans les limites approuvées du projet et n'y contrevienne pas et, enfin, que la société qui soumet l'offre la plus basse soit une entreprise canadienne.

Mme Mitchell: Dans ce cas, j'ai de la difficulté à établir un rapport entre ce que vous venez de dire et l'affirmation que l'on trouve dans plusieurs dispositions de ce projet de loi, à savoir, que les ports concernés doivent être financièrement autonomes. Pouvez-vous me dire à ce moment-là si un port local qui aurait besoin de ce genre de fonds perdrat son statut de société portuaire locale? Cela me semble en effet contraire à l'exigence selon laquelle tous les ports, pour être admissibles à ce statut particulier, doivent ou devraient être financièrement autonomes.

M. Sinclair: Monsieur le président, le critère de l'autonomie financière a été inclus essentiellement pour appuyer le principe de l'autonomie. Rien n'attire plus l'attention des organismes centraux du gouvernement que la dépendance financière vis à vis d'eux. Par conséquent, la meilleure façon de réaliser l'autonomie, c'est de déprendre le moins possible du trésor public, surtout pour les fonds de fonctionnement, mais aussi, en grande partie, pour les capitaux d'investissement.

M. Benjamin: Sauf dans un cas de déficit.

M. Sinclair: A mon avis, tous nos ports se trouvent dans une situation fort saine et enviable en partie à cause des mesures que nous avons prises et dont nous avons discuté hier soir; tout nous porte à croire que cela ne changera pas même en dépit de la difficile conjoncture économique. Je ne vois aucune contradiction entre, d'une part, l'autonomie financière et, d'autre part, la nécessité et la capacité, même, d'octroyer des contrats. Quand les contrats sont octroyés, les modalités de financement d'un projet sont déjà établies, qu'il s'agisse d'une subvention ou d'un prêt du gouvernement, de sommes provenant des capitaux d'investissement du port en question, ou encore d'une combinaison diverse de ces sources.

La base de financement du projet ayant déjà été établie, notre priorité devient l'octroi des contrats de manière juste. Lorsque les conditions relatives aux appels d'offre, que j'ai décrites plus tôt, sont satisfaites, à savoir, la réception d'au moins deux offres acceptables, la plus faible étant retenue, l'entreprise canadienne—donc, lorsque tous ces critères sont satisfait, les autorités portuaires, à notre avis, devraient jouir des pouvoirs nécessaires pour octroyer elles-mêmes le contrat.

Mme Mitchell: Cela voudrait donc dire qu'un port pourrait emprunter de l'argent à une société mère pour octroyer certains contrats, tout en étant toujours considéré comme financièrement autonome?

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, very definitely. Very definitely. Financial self-sufficiency is not defined as being able to meet all your capital requirements without the necessity of borrowing money, or without any capital grants. Far from it. Each port project, say, the building of a new container pier, would be justified on its own merits, and the financing base for that project established in advance of the project proceeding. That might, as I said before, be a combination of grant, loan, and working capital from the port itself. That being the case, and that base having been decided, then the port should be allowed to carry out the project through the awarding of contracts up to a very high level of delegated authority.

The Vice-Chairman: This will be your last question, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes. At what point, then, would a port be judged not to be meeting the requirement of financial self-sufficiency?

Mr. Sinclair: A port would be adjudged not to have met that criteria when its revenues would not cover its operating expenses, its depreciation charges, and any interest which might be charged to it on existing loans.

Mrs. Mitchell: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell. Mr. Mazankowski. And welcome back to the Transport committee.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I return on occasion. Mr. Chairman, Mr. Sinclair, I would be interested to know whether or not there would be any additional administrative staff required in the new Canada Ports Corporation, as compared to the National Harbours Board. Could you perhaps explain the transfer of personnel from the one entity to the other? Will there be a requirement for additional personnel and, if so, how many?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, first of all there is not a transfer from one entity to another. The National Harbours Board, as a corporation, is having its name changed. It is having certain adjustments made to the format of the corporation. But in essence, it is still the same corporate vehicle, although significantly altered. Therefore, the people involved are still employed by the same employer.

With respect to your question of numbers, certainly I would not envisage that the Canada Ports Corporation in the future would require any additional staff other than what is at present in the National Harbours Board.

Now, if your question relates to the numbers of staff at the local ports, I can see some balancing of competence or of staff levels by a greater emphasis in certain areas at that level, as well as a de-emphasis at the corporate level, for example.

[Translation]

M. Sinclair: Absolument, monsieur le président. L'autonomie financière n'est pas définie comme la capacité de satisfaire toutes les exigences en matière d'investissement sans emprunter d'argent ni obtenir de subventions à l'investissement. Loin de là. Tout projet portuaire, comme, par exemple, la construction d'un nouveau quai pour le traitement des conteneurs est justifiée selon ses propres mérites et la base de financement du projet est établie avant que le projet ne soit amorcé. Il peut s'agir, comme je l'ai dit plus tôt, d'une combinaison de subventions, de prêts et des capitaux de fonctionnement du port. Ceci dit, et la base de financement ayant été préalablement établie, les autorités portuaires devraient être habilités à réaliser ce genre de projet et devraient jouir, pour ce faire, du plus large, pouvoir délégué.

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, madame Mitchell.

Mme Mitchell: Très bien. Dans ce cas, quand un port est-il considéré comme ne satisfaisant pas aux critères d'autonomie financière?

M. Sinclair: Un port est considéré comme ne satisfaisant pas à ce critère lorsque ses revenus sont insuffisants pour couvrir ses dépenses de fonctionnement, ses prêts d'amortissement et le coût des intérêts sur ses prêts existants.

Mme Mitchell: Merci.

Le vice-président: Merci, madame Mitchell. Monsieur Mazankowski. Nous sommes contents de vous revoir ici au Comité des transports.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'aime bien revenir de temps à autre. Monsieur le président, monsieur Sinclair, j'aimerais savoir si la création de cette nouvelle société des ports exige une augmentation du personnel d'administration par comparaison au Conseil des ports nationaux. Pourriez-vous nous expliquer comment se fera le transfert du personnel d'une société à l'autre? Faudra-t-il plus de personnel et, dans l'affirmative, combien?

Mr. Sinclair: Monsieur le président, il n'est pas question de transfert d'une société à une autre. Il s'agit plutôt de changer le nom du Conseil des ports nationaux en tant que société. La structure de la société subit quelques réaménagements. Mais à la base, il s'agit de la même société, bien que la structure soit quelque peu modifiée. Donc les employés continuent de travailler pour le même employeur.

En ce qui concerne les effectifs, je ne prévois pas que la société canadienne des ports ait besoin de plus de personnel que n'en compte actuellement le Conseil des ports nationaux.

Mais si vous voulez parler des effectifs des autorités portuaires locales, je pense que nous pouvons nous attendre à une équilibre des compétences ou des effectifs, les besoins augmentant à certains niveaux et diminuant à d'autres, au niveau de l'organisation de la société comme telle, par exemple.

[Texte]

• 1610

Mr. Mazankowski: You are suggesting that there could be a reduction in administration costs at the central level and therefore greater emphasis at the local level. Is that a correct assessment?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski is taking me out into deep water and asking me to prejudge the actions of the board of directors.

Mr. Mazankowski: Well, it is always a great faculty to look ahead, and sometimes we have a tendency to look at the immediate future and not the future beyond the immediate.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I could only answer the question from the standpoint of a personal opinion and that would be that I would see no need for additional staff at the corporate level in the future.

Mr. Mazankowski: So insofar as the superannuation and all of those benefits that accrue to those who are presently employed by the National Harbours Board are concerned, there would be no lapse or no modification in the kind of protection and coverage that they now enjoy. Is that correct?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is absolutely correct.

Mr. Mazankowski: One further clarification, Mr. Chairman. This may have been covered, but if it has, I can read—

The Vice-Chairman: I shall tell you.

Mr. Mazankowski: I know you are a very diligent observer, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: I forewarn you about forecasting; it is always dangerous.

Mr. Mazankowski: Well, with some people. Most people would have their resignation on the table if they were that far out.

Mr. Sinclair, I am not absolutely clear in my own mind on the issue that cropped up in the old Bill C-50. I know that it is a different structure, but I am not precisely sure how the ports community has been satisfied over that difference of opinion regarding the concurrence of the President of the Treasury Board in the review and the concurrence of operating on capital budgets. First of all, could you tell me, for my own satisfaction, how that has been resolved and whether in fact the ports community is relatively happy with the way it has been handled in this current bill?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in response to that question, I think it should be recalled that in Bill C-50 there was a very large residual power vested in the Minister of Transport. However, in 1978, and certainly in 1979, there was a very strong emphasis by government with respect to accountability for corporations. In 1979, as you will well remember, there were very strong moves towards exercising a supervisory or overseeing role by the Treasury Board and Department of Finance in certain areas, which initiatives were evidenced by Bill C-27, which was introduced in November 1979 and which dealt with Crown corporations and the role involved.

[Traduction]

M. Mazankowski: Est-ce que cela voudrait dire que vous prévoyez une réduction des coûts d'administration dans l'organisation centrale et une augmentation des coûts dans l'organisation locale?

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Mazankowski me demande de prédire des mesures que prendra le conseil d'administration.

M. Mazankowski: C'est une grande faculté que de pouvoir regarder en avant. Nous avons souvent tendance à penser au court terme et au moyen terme, et à oublier le long terme.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne peux que donner, en réponse à cette question, qu'une opinion personnelle; je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'augmenter les effectifs administratifs à l'avenir.

M. Mazankowski: Serait-il juste de dire qu'il n'y aura aucune interruption ni aucun changement des régimes de retraite et des avantages qu'ont accumulés les employés actuels du Conseil des ports nationaux?

M. Sinclair: C'est tout à fait juste, monsieur le président.

M. Mazankowski: J'ai besoin d'un autre éclaircissement, monsieur le président. On en a peut-être parlé; si c'est le cas, je peux toujours lire . . .

Le vice-président: Je vous le dirai.

M. Mazankowski: Je sais que vous avez un très grand sens de l'observation, monsieur le président.

Le vice-président: Vous savez, il n'est pas toujours bon de faire des prévisions. C'est toujours dangereux.

M. Mazankowski: Pour certains. Je pense que la majorité démissionnerait si les prévisions allaient vraiment trop loin.

Monsieur Sinclair, je ne comprends pas tout à fait la question qui est ressortie de l'ancien bill C-50. Je sais qu'il s'agit d'une structure différente, mais je ne sais pas exactement comment les autorités portuaires ont résolu la controverse concernant l'approbation du Président du Conseil du Trésor dans l'examen et l'approbation de l'administration des budgets d'investissement. Pourriez-vous d'abord me dire, pour ma gouverne personnelle, comment cette controverse a été résolue et si les autorités portuaires sont vraiment satisfaites de la manière dont ce projet de loi règle la question?

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense, pour répondre à cette question, qu'il faut d'abord commencer par se rappeler que le Bill C-50 déléguait un pouvoir résiduaire très considérable au ministre des Transports. Toutefois, en 1978 et surtout en 1979, le gouvernement a beaucoup mis l'accent sur la responsabilité des sociétés. En 1979, vous vous en souviendrez sûrement, le Conseil du Trésor et le ministère des Finances ont commencé à jouer un rôle de contrôle ou de surveillance dans certains domaines. Le Bill C-27 déposé en novembre 1979, qui traitait de sociétés de la Couronne et de ce rôle, reflète bien cette nouvelle orientation.

[Text]

Under Bill C-50 the port commissions were not Crown corporations. However, one of the objections to Bill C-50 from many parts of the country was that they felt they should be Crown corporations; and, in response to that demand, we have maintained the existing organizational structures of harbour commissions on the one hand and Crown corporations set-up on the other and, in so doing, have been faithful to the directions of government with respect to Crown corporations and the relationship between them and the central agencies of government.

• 1615

Mr. Mazankowski: But really, under this bill the Governor in Council, if not the minister, has a fair amount of power as well.

Mr. Sinclair: That is true, but that is exactly the same case as in any other Crown corporation, or the requirements for it.

Mr. Mazankowski: Really, from the standpoint of approving the by-laws, the request to transfer funds, and the power to direct—so really in effect the word “autonomy” becomes to some extent a bit of a hollow word in its total application, because you have the heavy hand of the Governor in Council and the minister which will always be superimposed.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would take mild exception to that statement, because I believe autonomy—

Mr. Mazankowski: I guess in partially overstating the case, I have made the point.

Mr. Sinclair: Maybe I should take greater exception.

The autonomy feature is primarily directed to port operations; and the autonomy granted under this proposed act would be at least as great as the autonomy that would be granted by any corporate parent to a corporate subsidiary, and perhaps in some cases even more so. The requirements for approvals that are in this bill are those of a capital nature; and a significant capital nature. Therefore I think our subjects of proper approval, if we take into account some of the concerns that Mr. Fraser raised last night, for example, and that others have raised—there should be an approval process for significant capital investments which may have a long-term effect.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I was going to ask a couple of questions, if I could, concerning how this bill would affect Churchill.

You state under proposed Section 3.11(1) “The Minister may establish local advisory committees for such non-corporate ports” I guess the first question is, do you see Churchill being a local port authority under this bill?

Mr. Sinclair: I am not sure I could answer that question, Mr. Mayer. I think the people at the Port of Churchill might very well want to examine that question very closely, because there could be, particularly with a port like Churchill, both pros and cons to being either a local port corporation or a non-corporate port under the proposed Canada Ports Corpora-

[Translation]

Le Bill C-50 ne considérait pas les commissions portuaires comme des sociétés de la Couronne. Une des objections émises à l'endroit du Bill C-50 dans bien des régions du pays était justement fondée sur le fait que les commissions des ports n'étaient pas considérées comme des sociétés de la Couronne. En réponse à cette demande, nous avons conservé la structure organisationnelle existante des commissions des ports ainsi que la structure des sociétés de la Couronne. Nous avons également, en outre, suivi les directives du gouvernement eu égard aux sociétés de la Couronne et aux relations entre celles-ci et les organismes centraux du gouvernement.

M. Mazankowski: Aux termes de ce bill, le gouverneur en conseil, sinon le ministre, possède également pas mal de pouvoirs.

M. Sinclair: C'est vrai, mais pas plus que dans n'importe quelle autre société de la Couronne.

M. Mazankowski: La notion d'autonomie n'a pas beaucoup de sens quand il s'agit des règlements de transferts de fonds et de la direction, les décisions du gouverneur en conseil ou du ministre ayant toujours préséance.

M. Sinclair: Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, car à mon sens l'autonomie . . .

M. Mazankowski: J'ai sans doute quelque peu exagéré pour faire valoir mon point de vue.

M. Sinclair: Je ne suis vraiment pas d'accord avec vous.

L'autonomie s'applique essentiellement aux modalités de fonctionnement des ports; or l'autonomie prévue aux termes de la loi égale, voire dépasse, celle qu'une société-mère accorde normalement à une filiale. Seules les grosses dépenses d'immobilisation sont assujetties à ces procédures. Compte tenu d'ailleurs de ce que M. Fraser et les autres ont dit à ce sujet, il est tout à fait normal que d'importantes immobilisations ayant des effets à long terme soient assujetties à certaines modalités de contrôle.

Le vice-président: M. Mayer.

M. Mayer: Je voudrais poser deux questions sur les effets que le présent bill aura à Churchill.

L'article 3.11(1) est libellé comme suit: «Le ministre peut établir des conseils consultatifs locaux pour les ports non-conservés» Churchill serait-il constitué comme une autorité portuaire locale aux termes du présent bill?

M. Sinclair: Je ne suis pas sûr, monsieur Mayer. Je pense que les autorités du port de Churchill devraient examiner la question très attentivement, car le fait d'être un port constitué ou non ou un port public aux termes de la loi peut présenter des avantages aussi bien que des inconvénients. Le cas de Churchill sera sans doute un des plus intéressants et des plus

[Texte]

tion, or even a public harbour. I would think Churchill would be perhaps one of the most interesting and complex decisions the Board of the proposed Canada Ports Corporation might address itself to, and also the local advisory committee in the Port of Churchill, as to which would be the best course of action for the Port of Churchill. To be quite honest with you, personally I have come to no conclusion about the Port of Churchill, but it is certainly one that would require a great deal of attention, because I can see pros and cons in every one of the three forms Churchill might wish to consider.

Mr. Mayer: Back I guess three years ago now, the people at Churchill did have a plan to handle enough grain by this year we are in now, this calendar year, to be financially independent and to pay their way as far as depreciation and operating costs are concerned, as I understand it. If that could be the case, then that would lead me to believe at least they could be eligible to become a local port corporation under the proposed act.

Mr. Sinclair: There is no doubt they would come close to, if not qualifying, on the basis which you mention. But because of the vulnerability of traffic through Churchill, it would be my recommendation that the port of Churchill itself should study that situation very, very closely before making any decision on it.

• 1620

Mr. Mayer: One of the other areas of concern I guess I would have, and it relates to Churchill—at least potentially, and probably to other ports—is the 18-month time limit on the passing of this bill. The port is not eligible to become a local port commission under this bill. It is, I understand, only given 18 months to apply.

What happens if, over a period of time, ports develop and their tonnage handles and their financial picture improved? Why is the 18-month time limit in there, or do I misread that?

Mr. Sinclair: You have misread it slightly. The 18-month time limit is in there to force the board of the Canada Ports Corporation to take a decision with respect to each and every port within that timeframe. That in no way would inhibit a future consideration of the port of Churchill becoming a local port corporation if the decision within that 18-month period of time was that they should not be a local port corporation at that time. In other words, it does not preclude the opportunities for Churchill or any other port to become a local port corporation in the future. It is just a requirement that the board must consider each one of the ports within 18 months and come to a conclusion on each one of them.

Mr. Mayer: I guess just a comment, Mr. Chairman, to conclude. It seems to me, because the grain facility is owned by the federal government and because the federal government controls the ports in this country, that there may be some advantages to a port like Churchill to have as much autonomy in the sense that they could have local input into the direction in which the port is going. So it would seem to me that at least this bill raises the possibility of giving Churchill some more

[Traduction]

complexes que la Société canadienne des ports ainsi que le conseil consultatif local auront à trancher. Pour ma part je n'ai pris de décision ni dans un sens ni dans l'autre; toujours est-il que cette question devra être examinée avec le plus grand soin, car les trois options présentent chacune des avantages et des inconvénients.

M. Mayer: Il y a trois ans, les autorités de Churchill pensaient que, dès l'année en cours, le volume de céréales manutentionnées serait suffisant pour assurer l'indépendance financière du port et couvrir l'amortissement, ainsi que les frais d'exportation. Si ces prévisions s'avèrent exactes, Churchill pourrait devenir une société de port locale aux termes de la nouvelle loi.

M. Sinclair: Sans doute. J'estime cependant qu'étant donné les fluctuations importantes de tonnage transitant par le port de Churchill, il est essentiel que les autorités portuaires examinent la situation de très près avant de prendre une décision quelconque.

M. Mayer: Le délai de 18 mois prévu dans le bill constitue également un problème pour Churchill et, sans doute, pour d'autres ports. Aux termes du présent bill, Churchill ne pourrait pas devenir une société de port local, ayant au maximum 18 mois pour déposer une demande.

Qu'est-ce qui arriverait si Churchill parvenait à améliorer ses tonnages et à redresser sa situation financière? Pourquoi avoir prévu un délai de 18 mois?

M. Sinclair: Le délai de 18 mois a été prévu pour obliger le conseil d'administration de la Société canadienne des ports à se prononcer dans ces délais relativement à tous les ports relevant de sa compétence. Même si au bout de ces 18 mois, le conseil se prononçait contre la constitution de Churchill en société de port local, cela ne voudrait pas dire pour autant qu'il n'y aurait pas moyen de revenir sur cette décision à l'avenir. Cette mesure a simplement pour objet d'obliger le conseil d'administration à se prononcer dans un délai de 18 mois sur chacun des ports relevant de sa compétence.

M. Mayer: J'estime, monsieur le président, que, puisque les installations de stockage de céréales appartiennent au gouvernement fédéral, dont relèvent également tous les ports du pays, un port comme Churchill devrait avoir son mot à dire en ce qui concerne son avenir. Le présent bill devrait donc laisser plus de latitude aux autorités portuaires de Churchill de façon que le port puisse devenir éventuellement rentable.

[Text]

input at the local level, to try to make itself viable. Would that be a fair comment to make or observation to make?

Mr. Sinclair: Mr. Mayer, that certainly is a fair comment to make and it is one of the advantages for Churchill becoming a local port corporation. However, as I suggested earlier, there are circumstances, in my opinion, that would warrant the port of Churchill very carefully considering which avenue they wish to take.

Mr. Mayer: Would you elaborate on them a little more?

Mr. Sinclair: For example, if you were a local port corporation, you would have a basic requirement for financial self-sufficiency and certain obligations placed on you in that direction. If you were a non-corporate port, that emphasis would not be quite so strong. In addition, if Churchill were a public harbour, it would even be less onerous and it might be as easy, if not easier, for Churchill to attract port investment as a public harbour which had the abilities to get grants more easily than local port corporations. Under those circumstances, it might very well be to Churchill's advantage to very carefully consider which form would be best for Churchill.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: Mr. Sinclair, I would like to deal in a little greater depth with the question of autonomy. Will you please point out to me any clause in this bill which gives any autonomy to a local port corporation, any one at all?

Mr. Sinclair: Certainly.

Mr. Cook: Name one.

Mr. Sinclair: The ability to set their own tariffs and rates. The second one would be the . . .

Mr. Cook: Just a moment now, let us deal with the first one. What clause is that?

• 1625

Mr. Sinclair: Page 29, Part I, proposed Section 17.

Mr. Cook: All right. What is the final part of proposed Section 17? I will pick it up here.

17.(1) A local port corporation may fix

(a) the fees or charges to be paid for the use of its facilities . . .

et cetera, and

(b) the rates or tolls . . . on goods or cargoes . . . placed on board vessels . . .

Okay, I am with you so far. Now:

(2) Notice of any fees, charges, rates or tolls fixed by a local port corporation pursuant to subsection (1) shall be sent to the Minister within ten days of the fixing thereof.

[Translation]

M. Sinclair: Ce serait effectivement un des avantages que Churchill aurait à devenir une société de port local. Je tiens néanmoins à répéter que les autorités de Churchill feraient bien d'étudier attentivement toutes les possibilités avant de se décider.

M. Mayer: Pourriez-vous nous donner plus de détails à ce sujet.

M. Sinclair: Une société de port local est tenue de devenir financièrement autonome, ce qui comporte certaines obligations. Par contre, un port qui n'est pas constitué en société de port local n'est pas assujetti à cette contrainte. En tant que port public, il serait sans doute plus facile à Churchill d'obtenir des subventions qu'à une société de port local. C'est pourquoi j'estime que les autorités de Churchill devraient réfléchir à toutes ces possibilités avant de se prononcer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Cook.

M. Cook: Je voudrais parler un peu plus en détail de la question d'autonomie. Pourriez-vous me signaler ne serait-ce qu'un article du présent bill qui accorde la moindre autonomie à une société de port local.

M. Sinclair: Certainement

M. Cook: Un seul suffirait.

M. Sinclair: Il y a d'abord le droit de fixer leurs propres tarifs. Ensuite . . .

M. Cook: Cela figure dans quel article?

M. Sinclair: Il s'agit de l'article 17, page 29, première partie.

M. Cook: D'accord. Prenons justement l'article 17.

17.(1) Une société de port locale peut fixer

a) les droits ou frais exigibles pour l'utilisation de ses installations . . .

et cetera, et

b) les droits ou péages exigibles, soit pour les marchandises ou cargaisons . . . déchargées de navires ou chargées à leur bord . . .

D'accord, je vous suis. Puis:

(2) Avis des droits, péages ou autres frais fixés par la société de port locale en vertu du paragraphe (1) doit être donné au Ministre dans les dix jours de leur fixation.

[Texte]

Now, then, is there not another proposed section in here which means the minister may allow or disallow any rate set by a local port corporation?

Mr. Sinclair: No, sir, there is not.

Mr. Cook: Okay. I will have to go back again and check my notes, but I think you will find it is in there.

Mrs. Mitchell: More research there, Chuck.

Mr. Cook: Next, the appointment of the general manager of the port—but that is subject to the approval of the minister, is it not, as the board is subject to the approval of the minister, is it not?

Mr. Sinclair: The appointment or the discharge of the chief executive officer of the port is subject to consultation with the parent board.

Mr. Cook: Subject to consultation with the parent board, but still subject to the minister. If the minister does not like board members—he appoints them to begin with, does he not?

Mr. Sinclair: The Governor in Council, upon the recommendation of the minister, appoints the board of directors.

Mr. Cook: Correct.

Mr. Sinclair: The local port corporation appoints its own chief executive officer and general manager of the port after consultation with the board of the Canada Ports Corporation.

Mr. Cook: You say "consultation"; after approval of the senior board, do you not mean?

Mr. Sinclair: I do not mean that, sir. I mean what the bill says. It says "consultation".

Mr. Cook: And if they consult and the senior board does not like the person they have appointed, what happens then?

Mr. Sinclair: Consultation means consultation. The local port corporation still has the authority. If they exercise that authority, in the event of disapproval by the board of the Canada Ports Corporation, then they are accountable for the decision.

Mr. Cook: Ah, but they can make that decision? That is excellent. We are getting at some of the things that have confused me.

Could you give me another occasion when the local port corporation has absolute authority, where they do have their autonomy?

Mr. Sinclair: The ability to enter into contracts, which I described earlier this afternoon, is a major move in that direction in getting rid of the submission to and approval by the Ottawa head office of all contracts.

Mr. Cook: That depends on the amount of the contract, does it not?

Mr. Sinclair: Yes, sir.

[Traduction]

N'existe-t-il pas un autre article qui habiliterait le ministre à approuver ou à refuser les droits fixés par la société de port locale?

M. Sinclair: Non.

M. Cook: Parfait. Je vais vérifier dans mes notes, je pense qu'il en existe un.

Mme Mitchell: Il va falloir faire un peu de recherche.

M. Cook: Le candidat au poste de directeur général d'un port doit être approuvé par le ministre, de même que les membres du conseil d'administration, n'est-ce pas?

M. Sinclair: La nomination ou le licenciement du directeur général d'un port doit faire l'objet de consultations avec le conseil d'administration de la Société canadienne des ports.

M. Cook: Mais le ministre, lui aussi, doit approuver la nomination. C'est le ministre qui est en principe chargé de nommer les membres du conseil d'administration, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Les membres du conseil d'administration sont nommés par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre.

M. Cook: C'est exact.

M. Sinclair: La société de port locale nomme son président-directeur général, ainsi que le directeur général du port, après consultation avec le conseil d'administration de la Société canadienne des ports.

M. Cook: Il faut que ces nominations soient approuvées par le conseil d'administration de la Société canadienne des ports, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Non, le bill parle de «consultation».

M. Cook: Qu'est-ce qui arrive si, après consultation, le conseil d'administration de la Société canadienne des ports n'approuve pas une candidature?

M. Sinclair: Consultation signifie consultation. Si le conseil d'administration de la Société canadienne des ports n'approuve pas une nomination d'une société de port locale, c'est à cette dernière d'assumer ses responsabilités.

M. Cook: Donc, en principe, ces décisions relèvent des sociétés de port locales. C'est parfait. Et maintenant, je m'y retrouve un peu mieux.

Pourriez-vous me citer un autre exemple de l'autonomie dont dispose la société de port locale?

M. Sinclair: Les sociétés de port locales, contrairement à ce qui se passait jusqu'à présent, peuvent conclure des contrats sans avoir obtenu l'aval des bureaux d'Ottawa.

M. Cook: Mais cela dépend du montant du contrat, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Oui.

[Text]

Mr. Cook: In other words, you mentioned last night \$10 million for the Canada Ports Corporation would probably be the figure?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Cook: Could you make it any more positive than that?

Mr. Sinclair: I do not know how I possibly could.

Mr. Cook: Okay, \$10 million. But it is then up to the Canada Ports Corporation to determine itself what degree of that \$10 million will be allowed any individual port to have as a limit for their local authority. Is that correct?

Mr. Sinclair: That is correct.

Mr. Cook: And they can change that figure, can they not?

Mr. Sinclair: That is correct.

Mr. Cook: At any time?

Mr. Sinclair: That is correct.

Mr. Cook: How is that autonomy for a local ports corporation?

Mr. Sinclair: I think that is autonomy in the proper sense of the word because everybody has been asking for a proper degree of accountability and you have autonomy as long as you are properly accountable for what you do. If it traverses beyond the grounds of prudent judgment, I would suggest to you that a local port corporation would deserve to have some of its autonomy taken back on it if it did not discharge that autonomy in an accountable fashion or a good judgment fashion.

Mr. Cook: Thank you, sir, because what you are really telling me, then, is that the local port corporation is almost totally subject to the Canada Ports Corporation and to the minister, that if they do not happen to like what that local port corporation is doing—and we may disagree in terms of whether it is good or bad management and the local ports corporation may disagree—but all of a sudden their spending limits could be cut.

• 1630

Mr. Sinclair: What I am saying is that the local port corporation is accountable for its actions.

Mr. Cook: Well, accountability, of course, and accountable for its action. What their viewpoint on the thing might be is opposed to the central body. I am not disagreeing with you, Mr. Sinclair, in terms of some of the nice things you have said about this act. What I am disagreeing with is the fact that what I read, and what could happen, and what the act actually says are somewhat different from some of the comments made by the minister and made by yourself. I would suggest to you that we have a good minister. What happens if we get a bad minister, a bad minister who wants to run anything and change the rules? By this act he has full power to do that. So, when you talk about economy, I am really not sure that I can buy it with the way the act is written.

If you could reassure me, I would certainly appreciate it.

[Translation]

M. Cook: Vous avez évoqué, hier soir, un montant de 10 millions de dollars pour la Société canadienne des ports.

M. Sinclair: C'est exact.

M. Cook: Pourriez-vous être plus généreux?

M. Sinclair: Non, je regrette.

M. Cook: D'accord. Donc, 10 millions. C'est donc la Société canadienne des ports qui décide de la façon de répartir ces 10 millions parmi les sociétés de port locales, lesquelles pourraient en disposer à leur guise.

M. Sinclair: C'est exact.

M. Cook: Ils peuvent modifier ce chiffre.

M. Sinclair: C'est exact.

M. Cook: A n'importe quel moment?

M. Sinclair: Oui.

M. Cook: Et c'est ce que vous entendez par autonomie pour les sociétés de port locales?

M. Sinclair: C'est ce qu'on entend normalement par autonomie, dans le sens propre du terme; les autorités disposent d'une certaine autonomie, pour autant qu'elles sont tenues de rendre compte de leurs activités. Si une société de port locale prenait des décisions non fondées, ou ne rendait pas compte de ses actions, elle devrait s'attendre à ce que ses pouvoirs soient restreints.

M. Cook: Ceci revient en fait à dire que les sociétés de port locales sont pratiquement totalement assujetties à la Société canadienne des ports et au ministre, et qu'en cas de différend entre ces derniers et les sociétés locales, celles-ci pourraient se voir privées de leur droit de décision en matière de dépenses.

M. Sinclair: Je dis que c'est l'administration portuaire locale qui est responsable de ses actes.

M. Cook: Évidemment, cette responsabilité existe. Il se peut que le point de vue de l'administration locale soit différent de la position adoptée par l'organe central. Je ne suis pas en désaccord avec vous, monsieur Sinclair, concernant certains des aspects positifs de la loi que vous avez signalés. D'après ce que j'ai lu sur les situations que pouvait créer le projet de loi, j'ai tiré certaines conclusions différentes des observations faites par le ministre et vous-même. J'estime que nous avons un bon ministre. Que se passe-t-il si nous avons un mauvais ministre, qui veut tout administrer et changer les règles? Ce projet de loi lui donnerait toute latitude d'agir ainsi. J'ai donc du mal à avaler vos explications sur l'économie, compte tenu de la façon dont le projet de loi est rédigé.

Pourriez-vous me donner des assurances à ce sujet?

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Cook, autonomy or the operations of any port cannot be undertaken as an abdication of responsibility by the government. You have pressed for accountability. Accountability, to be enforceable and to be meaningful, has to involve the retraction of powers that are unjustly or imprudently used, and I suggest to you that there is not a corporate entity today that would do any different nor, I suggest, would you if you were in the position of authority. If you were the minister, I would suggest you would do nothing different from that, that you cannot just abdicate your responsibility for the operation of the ports and their good business management.

I do not see anything in this bill that infringes upon that principle of reasonable autonomy where you can justify your actions, you have the authority to go ahead and conduct your business, and as long as you do it in a prudent fashion, then you are home free. If you do it in an imprudent fashion, then there is provision in the bill to correct that imprudent action, and I suggest to you that that is entirely fair and entirely reasonable, and I am sure that the ports of this country would want to have it no other way.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Cook.

Mr. Cook: Thank you, Mr. Sinclair. I appreciate your answers. I will pass.

The Vice-Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, the problem with the bill is that we are still on the user-pay concept. It is anticipated that the individual ports under what has been the National Harbours Board system and whatever expanded status that group of ports may have, are still going to be expected to be on a user-pay profit basis. Am I correct in that?

Mr. Sinclair: Yes, sir.

Mr. McCain: These ports will be in competition with other public ports under the responsibility of the Department of Transport, and the discretion of the minister, or the Department of Transport, or the political mood of the day, may put these public ports, which are not expected to be on a user-pay basis, in a position to take a volume of business from the existing port facility. I suppose Saint John and the potato and the forest industry are prime examples of what can happen, as I mentioned in my remarks in the House the other day, and I believe you were there when I made them; that the broadening of the use of the St. Andrews or the Champlain Industrial Park port, and the broadening and improving of facilities and use of the—is it Rimouski?—one of the ports in the St. Lawrence, have diluted the business which was anticipated in total for the forest products facility in the Port of Saint John.

As long as this competitive situation continues to exist, the demand for user pay on a facility, such as the forest products terminal in the Port of Saint John, is impossible to be met. So, if it is demanded of a port in that situation that it be user pay and profit making, it cannot continue to operate nor does it have its own fate in its own hands. It is still in the hands of the Department of Transport in whatever use they may wish to make of competitive public ports.

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur Cook, l'autonomie opérationnelle d'un port ne saurait justifier l'abdication de sa responsabilité de la part du gouvernement. Vous avez souligné l'importance de la responsabilité ou de l'imputabilité. Cela implique donc la suppression de pouvoirs utilisés de façon injuste ou imprudente, et j'estime que ce serait la réaction de n'importe quelle entreprise, et que vous en feriez autant à la place du ministre. Il ne peut pas simplement abdiquer sa responsabilité pour le bon fonctionnement et l'administration des ports.

Je ne vois rien, dans ce projet de loi, qui enfreigne le principe d'un degré raisonnable d'autonomie dans des circonstances où cela est justifiable. Pourvu que ce pouvoir s'exerce de façon prudente, il sera tout à fait admis. Mais le projet de loi prévoit des mesures correctives en cas d'imprudence, ce qui me paraît entièrement juste et raisonnable, et je suis sûr que les ports canadiens n'accepteraient rien de moins.

Le vice-président: Votre dernière question, monsieur Cook.

M. Cook: Merci, monsieur Sinclair. Je vous suis reconnaissant de vos réponses. Je m'arrête là.

Le vice-président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, l'ennui, avec ce projet de loi, c'est qu'il est toujours inspiré de cette idée que le consommateur ou l'utilisateur doit couvrir les frais. Ce principe continuera à s'appliquer dans les ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux, même si leur nombre est accru, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Oui, monsieur.

M. McCain: Ces ports se trouveront en concurrence avec d'autres ports publics qui relèvent du ministère des Transports. Le ministère et le ministre auraient le pouvoir discrétionnaire, selon le climat politique de l'époque, de déplacer un certain volume d'affaires des ports nationaux à des ports publics, où on appliquera le principe des frais à la charge de l'utilisateur. Je suppose que les pommes de terre et les produits forestiers, au port de Saint-Jean, sont des exemples éloquents de ce qui peut se passer, comme je le disais l'autre jour à la Chambre, et je crois que vous étiez présent lors de cette intervention; l'utilisation accrue du port de St. Andrews et de celui du parc industriel Champlain, l'expansion et l'amélioration des installations d'un des ports du Saint-Laurent—est-ce le port de Rimouski?—ont réduit les affaires prévues pour les installations de manutention des produits forestiers du port de Saint-Jean.

Tant que cette concurrence existera, il sera impossible de faire payer les charges aux utilisateurs d'installations comme celles que je viens de mentionner. Si vous exigez que le port fasse payer l'utilisateur et réalise des bénéfices, vous le mettez dans l'impossibilité de continuer à fonctionner et vous lui enlevez le contrôle de son destin. Cela relève du ministère des Transports et de sa politique concernant la concurrence des ports publics.

[Text]

[Translation]

• 1635

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. McCain's comments are, to some extent, valid. We accept the criticism and have recognized the inequity, in some cases, of tariffs in the public harbours' world. We have agreed, and I have so notified various officials of the Port of Saint John and the Saint John Port Development Commission, that we would be moving in a direction to make sure that there was not an unfair competitive situation that would lead off traffic unnecessarily from any major port to public harbours. I think you would recognize that public harbours, by their very nature, cannot offer the same degree of service to customers that a large port like Saint John can offer, so the rates charged by the public harbours for various kinds of traffic will never be as high as rates charged in a port like Saint John. But we believe they should be at a level at which the difference between the two is clearly explainable in terms of the different levels and quantities or qualities of services that are available. I have given a commitment to the people in Saint John that we would moving, and moving very soon, in the direction of implementing that kind of policy.

Mr. McCain: Do you intend to deflect the business from the public harbours back to the Port of Saint John, or are you assuring them of future conduct by the Department of Transport in policy of public ports to protect them against competition that they would find difficult to meet?

Mr. Sinclair: Really neither, Mr. McCain. I am not proposing to protect any port or to deflect any traffic. What I am saying is that we would propose to put all the ports in a reasonably competitive situation so that there would not be undue traffic shifts, and where we would provide a facility for one particular user, one industrial company, we would arrive at an arrangement with that company that would be competitively acceptable to all the ports in the area.

Mr. McCain: I think the assumption that the handling facilities and the capabilities in the public ports may not serve as well as the facilities in the National Harbours Board ports are pretty thoroughly contradicted, for instance, by the potatoe movement through the Port of Saint John, where the industry itself was able to provide its own materials handling equipment and crews to move the potatoes in a pattern that proved to be more satisfactory to the industry than that which existed in the Port of Saint John at the time when the facilities were put in place. So I do not think the port is protected by its ability to handle material, because the individual of our society is innovative, thank God, and he will find ways and means over the public ports such that he may put them—the larger National Harbours Board or other classified ports—in a very competitive position; then it can be facilitated by co-operation of policy of the government of the day. This is what I fear.

Mr. Sinclair: Once again, Mr. McCain, we would not want to protect any port and we certainly would not want to stifle the innovation of a shipper—far from it. Our purpose is to facilitate the needs of the shipper. As long as we do that on an equitable basis, I do not think it is a question of protecting one

M. Sinclair: Monsieur le président, les observations de M. McCain sont partiellement valables. Nous avons accepté certaines critiques et nous avons reconnu l'injustice de certains tarifs pratiqués dans les ports publics. J'ai informé les fonctionnaires du port de Saint-Jean, et de la Commission de développement du port de Saint-Jean, que nous entendons prendre des mesures pour assurer qu'il n'existe pas un avantage concurrentiel injuste pour les ports publics. Vous reconnaîtrez sans doute que les ports publics, de par leur nature, ne peuvent offrir le même service qu'un grand port comme celui de Saint-Jean; les tarifs de ces ports publics pour les divers genres de bateaux ne seront donc jamais aussi élevés que ceux d'un port comme celui de Saint-Jean. Mais nous croyons que la différence entre les tarifs devrait refléter la différence de niveau et de qualité des services. J'ai promis aux responsables de Saint-Jean que nous allons bientôt appliquer une politique fondée sur ce principe.

M. McCain: Avez-vous l'intention de rediriger vers le port de Saint-Jean les bateaux actuellement desservis par les ports publics, ou donnez-vous aux ports nationaux l'assurance que la politique du ministère à leur égard les protégera d'une concurrence à laquelle ils pourraient difficilement faire face?

M. Sinclair: Ni l'un ni l'autre, monsieur McCain. Je n'ai pas l'intention de protéger quelque port que ce soit ni de faire dévier la circulation. Nous allons proposer que tous les ports soient dans une situation relativement concurrentielle, pour éviter que la circulation ne se déplace de façon indue. Lorsque nous prévoirons une installation pour un utilisateur particulier, une entreprise industrielle donnée, nous conclurons avec cette entreprise un arrangement acceptable, du point de vue concurrentiel, à tous les ports de la région.

M. McCain: Je crois que la supposition selon laquelle les installations de manutention et les capacités des ports publics ne pourront pas aussi bien servir que les installations des ports nationaux est clairement démentie par l'exemple du mouvement des pommes de terre par le port de Saint-Jean. L'industrie elle-même a été en mesure d'offrir son propre matériel de manutention et ses propres manutentionnaires, pour expédier le produit d'une façon qui lui convenait mieux que celle permise par les installations mises en place dans le port de Saint-Jean. Je ne pense donc pas qu'un port soit protégé par sa capacité de manutentionner certains produits, car il y a toujours des initiatives privées dans notre société, Dieu merci, qui permettent aux particuliers de faire une concurrence très efficace aux ports nationaux et à d'autres catégories de ports. Selon la politique du gouvernement du jour, cette tendance peut être renforcée ou non. C'est ce que je crains.

M. Sinclair: Je vous répète encore une fois, monsieur McCain, que nous n'essayons pas de protéger quelque port que ce soit, et que ce n'est pas notre intention d'étouffer l'esprit d'initiative chez les expéditeurs, loin de là. Notre objet est de faciliter la tâche de l'expéditeur. Pourvu que les principes de la

[Texte]

port or another with respect to its traffic flow. I think they have to stand on their own ground.

• 1640

Mr. McCain: Well, excepting for one thing, Mr. Chairman. The ongoing policy of government, and its commitment to that policy, is missing in this legislation, and I see no reason to believe that there will be any change in the pattern of policy or performance of government in public ports, versus the demands that are made on the National Harbours Board ports, to be viable. It is an element of conflict I have within my own constituency. On the one hand, I have the port of Saint John, and on the other hand, I have the port of St. Andrews. The port of St. Andrews needs expansion, and the government has committed itself to an expansion of that harbour facility on the basis that the tuna plant was going to expand, and yet, though they understood they had a commitment from the Department of Transport, no improvement in the facility has in fact been made. I am caught between two interests, and I think I have to serve them both as best I can.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I understand Mr. McCain's dilemma, and I guess the only assurance I can give him is that we have recognized the out-of-date nature of tariffs in the public harbours, both in their construction and in their level, and that we are actively working on a policy now that should result in a reasonable level of tariff in the public harbours area that would have an explainable relationship to the tariffs in the National Harbours Board ports.

Mr. McCain: I think I would have to say, Mr. Chairman, that if one goes on that course on a retroactive basis, you are going to cause what I would consider undue hardship on people who already have capital investments in the public ports on a private basis, other than the National Harbours Board or its other invested services in that port. I would certainly not want to see—the tuna plants, for instance, have an adjustment even now in the change of charges to which they have been accustomed and have been reasonably well assured they would remain constant. But I do think that down the road these harbour facilities, which you say are going to reasonably autonomous, do have to have some assurance in future developments, not in existing development but in future developments, that they will not in fact be done to create undue competition for a board that is responsible for user-pay, while public ports are not.

Mr. Sinclair: I would certainly agree with that statement, Mr. McCain.

Mr. McCain: Is St. Andrews going to get expanded? I know it is not in this bill, but I have not been able to get any other answer, so I have to ask you.

Mr. Sinclair: The only answer I can give you is, not to my knowledge at this point in time.

Mr. McCain: I will call you some day. Thank you very much, Mr. Chairman.

[Traduction]

justice soient respectés, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de protéger le volume d'affaires d'un port ou d'un autre. Je crois que c'est à chaque port de défendre ses intérêts.

M. McCain: Il faut quand même se rappeler une chose, monsieur le président. Le projet de loi ne comporte aucune garantie en ce qui concerne la politique du gouvernement, et je ne vois rien qui m'indique que le gouvernement changera d'attitude à l'égard des ports publics, et les obligations imposées aux ports nationaux. Il y a là un conflit qui existe dans ma circonscription. D'un côté se trouve le port de Saint-Jean et de l'autre, le port de St. Andrews. Le port de St. Andrews doit prendre de l'expansion, et le gouvernement s'est engagé à cet effet, compte tenu d'une éventuelle expansion de l'usine de traitement du thon; malgré cet engagement apparent du ministère des Transports, il ne s'est rien fait comme amélioration des installations. Je suis pris entre deux intérêts, et je crois que je dois servir les deux de mon mieux.

M. Sinclair: Monsieur le président, je comprends le dilemme de M. McCain, mais tout ce que je peux lui donner comme assurance, c'est que nous avons reconnu le caractère désuet des tarifs des ports publics, tant pour la construction que pour le niveau, et que nous mettons au point une politique destinée à fixer un niveau de tarif raisonnable pour les ports publics, ayant un rapport identifiable au tarif des ports nationaux.

M. McCain: Je dois dire, monsieur le président, qu'une modification rétroactive de ce genre créerait, à mon avis, de grandes difficultés pour les investisseurs privés des ports publics. Je ne voudrais pas que les usines de traitement du thon, par exemple, doivent faire face à un ajustement de frais; elles sont déjà habituées à un certain niveau de tarif, et on leur a assuré que ce niveau resterait constant. Mais j'estime qu'à l'avenir, ces ports qui, d'après vous, seront assez autonomes, doivent pouvoir compter sur un climat concurrentiel qui tient compte du fait que leurs coûts sont absorbés par les utilisateurs, tandis que ce n'est pas le cas dans les ports publics.

M. Sinclair: Je suis certainement d'accord avec vous là-dessus, monsieur McCain.

M. McCain: Le port de St. Andrews sera-t-il agrandi? Je sais qu'il n'en est pas question dans le projet de loi, mais je n'ai pas pu obtenir la réponse jusqu'ici; donc, je dois vous poser la question.

M. Sinclair: Tout ce que je peux vous répondre, c'est: pas à ma connaissance, à ce moment-ci.

M. McCain: Je vais vous téléphoner un jour. Merci beaucoup, monsieur le président.

[Text]

The Vice-Chairman: That concludes the questioning. I am at the—yes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if we might—I do not think we require a quorum—address ourselves to how we might address the bill, still allowing at some point in the future for witnesses to appear in front of us, without finding ourselves two-thirds of the way through a bill and then having to accommodate, one way or another, a pertinent and relevant point that might be made by a witness. I hate being hypothetical about this, but we are aware, I think, of a witness, at least one from the west coast and possibly one or more from other parts of Canada. In any event, perhaps you might suggest how we might start at the clauses, without in any way jeopardizing—

The Vice-Chairman: I think we might start by standing Clause 1. That is for sure.

This committee, I think, since I have been a member of it, starting with when Mr. Mazankowski was the minister and when you were the chairman, Mr. Forrestall, has always really been non-partisan in its approach to any piece of legislation or any witness that it has. As a committee, it is basically the master of its order of business. With the understanding that that is so, I would like to request both the spokesman of the NDP and maybe the parliamentary secretary to comment on this.

• 1645

I would suggest that when we have a quorum we proceed with the amendments we have now, with the clause-by-clause. There are some clauses, of course, that have no amendments, which should not be a problem. When we hear the witnesses on Tuesday, we would of course be open-minded enough to reconsider a clause that, following the testimony of the witnesses who will appear in front of us, we might find wise to look at again.

If I might have the opinion of Mrs. Mitchell—is Mr. Benjamin gone?—and/or Mr. Flis, I would really appreciate it.

Mrs. Mitchell: I think that would certainly be quite okay, quite flexible and expedient.

The Vice-Chairman: Fine.

Mr. Flis: It is quite acceptable, just with the understanding that was made clear that these are draft amendments. We will have the polished version next week.

As far as speakers are concerned, I do not see any problem. I think we can always come back and reopen a clause where the witness had great concern.

The Vice-Chairman: I am going to ask for the clerk's opinion, because I am the acting chairman and I do not have the expertise either of Mr. Forrestall or of Mr. Dion to proceed. But if we might come to a suitable arrangement—maybe, Mr. Bockstael, while we are doing that, you could get the Whip to bring us some members so we can have a quorum.

[Translation]

Le vice-président: Cela met fin à notre tour de questions. Oui, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Je voudrais parler de la façon dont nous allons étudier le projet de loi; je ne crois pas que nous ayons besoin du quorum pour cela. Il faudrait trouver une façon de permettre la comparution de témoins à l'avenir. Je n'aime pas parler de cas hypothétiques, mais nous savons qu'il y a au moins un témoin de la côte ouest, et peut-être d'autres venant d'autres régions du Canada. Quoi qu'il en soit, vous pouvez peut-être nous proposer comment aborder l'étude des articles sans risquer . . .

Le vice-président: Nous pourrions commencer par réserver l'article 1. Je crois que cela s'impose.

Depuis que je suis membre du Comité, à l'époque où M. Mazankowski était ministre et que vous étiez président, monsieur Forrestall, ce Comité a toujours évité l'esprit de partisannerie dans son étude des projets de loi et son examen des témoins. Le Comité décide lui-même comment organiser ses affaires. Dans ce cas, j'aimerais demander au représentant du NPD et au secrétaire parlementaire de faire des commentaires à ce sujet.

Je propose que lorsque nous aurons le quorum, nous passions à l'étude des amendements, c'est-à-dire au moment de l'étude article par article. Certains articles n'ont pas d'amendement, et ne devraient donc pas poser de problème. Lorsque nous entendrons les témoins, mardi, nous serons bien sûr suffisamment ouverts pour réexaminer tout article qui semblera le mériter, suite aux témoignages.

J'aimerais demander ce qu'en pensent M^{me} Mitchell—M. Benjamin est-il parti?—et M. Flis.

Mme Mitchell: Cela nous convient, il s'agit d'une formule assez souple et efficace.

Le vice-président: Très bien.

M. Flis: La formule est acceptable, sauf qu'il faut bien préciser qu'il s'agit d'une ébauche des amendements. Nous aurons la version finale la semaine prochaine.

Quant aux témoignages, je crois que nous avons toujours la possibilité de réexaminer un article suite aux commentaires des témoins.

Le vice-président: Je vais demander l'avis du greffier, parce que je suis président intérimaire, et je ne peux pas faire appel à la compétence de M. Forrestall ni de M. Dion. Mais si on peut s'entendre sur une formule convenable . . . Monsieur Bockstael, entre temps, pourriez-vous demander au whip de nous trouver des députés, pour qu'on ait le quorum?

[Texte]

Mr. Cook.

Mr. Cook: I have two or three things to say which I want to put on the record. One of them is that these hearings have come up rather suddenly. I did not know these hearings were going to be held this week at all, until the last moment. I have a number of amendments to propose to this thing. They are obviously not ready. Quite frankly, personally now, and to be as gentlemanly about it as possible, go right ahead if you intend to, but I will withdraw, because I will have amendments to propose but they are certainly not going to be ready before next week and I would like to hear the witnesses and what they have to say before we start doing a clause-by-clause. That would strike me as being the more normal procedure.

However, that is only one voice. I am on record with what I had to say, and that will do.

The Vice-Chairman: Just to help us understand what we have to do next week, Mr. Cook, when do you think your amendments would be ready? Could they be ready by Monday night?

Mr. Cook: Probably by Monday night my amendments would be ready if we are going to be hearing witnesses—

The Vice-Chairman: Will you be here, Mr. Cook, on Monday night?

Mr. Cook: Yes, I will.

The Vice-Chairman: And Mrs. Mitchell, you will be here for your amendments Monday night?

Mrs. Mitchell: We are prepared with ours today.

The Vice-Chairman: Okay, Mr. Flis will be here Monday night.

Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that was the heart of the purpose in asking if we could start in clause-by-clause. I think as well it might preclude the necessity of a full quorum if we could go through it clause-by-clause, start questioning Mr. Sinclair and his officials about specifics of clause-by-clause and stand the clauses we go through. I am sure our clerk, in her very, very precise way, is not going to let us get out of order or into trouble with this. In the meantime it would give us an opportunity, I think, better to understand the bill, so that next week when we in fact do hear witnesses we will be prepared to hear them, we will have an opportunity to go through it, we will know in our own minds those clauses which when we have a full quorum are going to be readily acceptable to us. It will allow Mr. Cook and others who may, as we go through it—allow them to propose further amendments as well.

• 1650

It was to see if we could at least start understanding from word one.

[Traduction]

Monsieur Cook.

M. Cook: Je tiens à consigner deux ou trois points au dossier. D'abord, on a annoncé ces auditions un peu subitement. Je n'ai appris qu'à la dernière minute qu'on aura ces réunions cette semaine. J'ai plusieurs amendements à proposer au projet de loi, mais évidemment, ils ne sont pas prêts. Je vous dis en toute franchise, et de la façon la plus courtoise possible, de procéder à l'étude du projet de loi si vous voulez le faire, mais je ne vais pas y participer, parce que j'ai des amendements à proposer qui ne seront certainement pas prêts avant la semaine prochaine. J'aimerais également entendre les témoins avant de passer à l'étude article par article du projet de loi. Il me semble que c'est la procédure normale.

Cependant, je ne parle que pour moi-même. Je vous ai dit ce que je vais faire, et c'est tout ce que j'ai à dire.

Le vice-président: Pour faciliter nos travaux de la semaine prochaine, monsieur Cook, pourriez-vous nous dire quand vous aurez vos amendements? Pourraient-ils être prêts pour lundi soir?

M. Cook: Il est probable que mes amendements seraient prêts pour lundi soir, mais si nous devons recevoir des témoins . . .

Le vice-président: Serez-vous là lundi soir, monsieur Cook?

M. Cook: Oui.

Le vice-président: Serez-vous là lundi soir avec vos amendements, madame Mitchell?

Mme Mitchell: Les nôtres sont prêts aujourd'hui.

Le vice-président: D'accord. M. Flis sera ici également lundi soir.

Monsieur Forrestall, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Monsieur le président, c'est là la principale raison pour laquelle on a demandé de commencer l'étude article par article. Je pense qu'on pourrait étudier le projet de loi article par article, même sans avoir le quorum. Nous pourrions commencer à poser des questions à M. Sinclair et à ses collègues concernant les détails des articles, et ensuite, réserver les articles. Puisque notre greffier est très méticuleux, je suis certain qu'il ne va pas nous permettre de violer le Règlement. À mon avis, cette solution nous permettra de mieux comprendre le projet de loi et de faciliter nos travaux de la semaine prochaine. Au moment du vote, nous saurons quels articles nous sont acceptables. M. Cook et d'autres pourront également proposer des amendements à ce moment-là.

On cherchait surtout à arriver à une entente dès le début.

[Text]

The Vice-Chairman: So we will reserve our votes until next week, but we will start looking at each individual clause now. That is basically it in a nutshell?

Mr. Forrestall: That is correct, Mr. Chairman, and that would allow Mr. Cook or Mrs. Mitchell or any of us around the table to propose, including the government, further amendments.

The Vice-Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I would be pleased if, at some point, we might know who the witnesses are and whether additional people may be invited.

The Vice-Chairman: Well, our subcommittee report mentions the four whom we have already contacted. And when we opened today's proceedings, Mr. Forrestall indicated that there would be one other from the west coast and one other from the east coast. That is two witnesses. I do not remember the name from the west coast. Mr. Fraser, do you?

Mr. Fraser: Mr. Chairman, as a consequence of discussions last night with Mr. Forrestall, I contacted Mr. Richard Mann, President of the Vancouver Board of Trade, also, Mr. Don Lanskail President of the Council of Forest Industries of British Columbia. In those conversations, it was agreed between the three of us that Mr. Mann would be ready to come here on Tuesday afternoon, probably with one other person. They were also going to consult with the City of Vancouver. So this arrangement has facilitated one, and probably two, witnesses to speak pretty well on behalf of those user and interest groups who have already made significant representations to the minister, as it happens, over several years.

The Vice-Chairman: Yes. Mr. Forrestall communicated that information to me, and the clerk has told me that the moment when this hearing is concluded, she will be in contact with Mr. Mann to finalize the arrangements. Mrs. Mitchell, yes?

Mrs. Mitchell: Would it be possible for additional witnesses to be included?

The Vice-Chairman: Well, everything is possible. But I have to tell you that I would like to see the bill go through, and that is my basis for our working this overtime. Mr. McCain.

Mr. McCain: Due to conflicting responsibilities, I have not been able to be on this committee. And I must say that I was not aware that witnesses would be called for this. I suppose I should have been in the natural course of events, but I think there may be one or two which might be interested in appearing. Therefore, I would like to have the liberty to approach them, unofficially of course, and see if they do wish to come, and to notify the clerk.

The Vice-Chairman: Ideally, perhaps you could arrange that with Mr. Forrestall and come to some sort of an understanding. We will be here Monday night. We will be here Tuesday all day; maybe all night.

Mr. McCain: Oh, goodness!

[Translation]

Le vice-président: Nous allons donc réserver les votes jusqu'à la semaine prochaine, mais nous allons commencer l'étude article par article dès maintenant. En gros, c'est cela?

M. Forrestall: C'est exact, monsieur le président, et de cette façon, M. Cook, M^{me} Mitchell, ou n'importe qui autour de la table, auront l'occasion de proposer d'autres amendements.

Le vice-président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: J'aimerais savoir qui sont les témoins, et si on peut inviter d'autres témoins.

Le vice-président: Le rapport du sous-comité fait état des quatre témoins avec qui nous avons déjà communiqué. Au début de la réunion d'aujourd'hui, M. Forrestall a dit qu'il y en aurait un autre de la côte ouest et un autre de la côte est. Il s'agit donc de deux témoins supplémentaires. Je ne me souviens pas du nom du groupe de la côte ouest. Vous en souvenez-vous, monsieur Fraser?

M. Fraser: Monsieur le président, suite aux discussions que j'ai eues hier soir avec M. Forrestall, j'ai communiqué avec M. Richard Mann, président de la Chambre de commerce de Vancouver, et avec M. Don Lanskail, président du Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique. Il a été convenu que M. Mann pourrait venir mardi après-midi, probablement avec une autre personne. Ces messieurs allaient également consulter des représentants de la ville de Vancouver. Donc, on entendra un, ou probablement, deux témoins au nom des groupes d'utilisateurs et des groupes d'intérêts qui ont déjà fait des démarches auprès du ministre depuis plusieurs années.

Le vice-président: Oui. M. Forrestall me l'a dit, et le greffier m'a dit qu'il communiquera avec M. Mann aussitôt que la réunion sera terminée, pour mettre au point les derniers détails des arrangements. Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Serait-il possible de rajouter d'autres témoins?

Le vice-président: Tout est possible. Mais je dois vous dire que je tiens à ce que le projet de loi soit adopté, et c'est la raison pour laquelle on fait des heures supplémentaires. Monsieur McCain.

M. McCain: Je n'ai pas pu siéger à ce Comité à cause d'autres responsabilités. Je dois vous dire que je ne savais pas qu'on convoquerait des témoins au sujet de ce projet de loi. J'aurais probablement dû le savoir, et je pense qu'un ou deux groupes aimeraient comparaître devant le Comité. Je voudrais donc leur en parler, de façon officieuse, bien entendu, et s'ils veulent comparaître, en aviser le greffier en conséquence.

Le vice-président: L'idéal serait que vous vous entendiez avec M. Forrestall à cet égard. Nous serons ici lundi soir, toute la journée mardi, et peut-être toute la nuit aussi.

M. McCain: Seigneur!

[Texte]

The Vice-Chairman: But we would not like to be here next Wednesday or Thursday.

Mr. McCain: You mean you want to get this thing out of here by Wednesday or Thursday?

The Vice-Chairman: I would like to have it out of here by today, but I cannot do that, of course. I respect that we should hear people from throughout the provinces. Now, Mr. Sinclair, I think I heard you say that on Monday you will have here in Ottawa different port chairmen. The special council, the "big four", or however you call them?

Mr. Sinclair: The "Gang of Four"!

The Vice-Chairman: The Gang of Four. And these are the ones from Vancouver, Montreal, and where else?

Mr. Sinclair: Vancouver, Montreal, St. John's, Newfoundland, and Halifax.

The Vice-Chairman: And Halifax?

Mr. McCain: I do not believe that Saint John in New Brunswick, for instance, would even have known that witnesses were acceptable. I do not know whether they have made representation or not. They have? To whom?

The Vice-Chairman: Yes. The Chairman was notified. But, Mr. Sinclair, I have already talked to the chairman of the Montreal Port Authority who told me he would be here Monday or Tuesday to help out the members who might have questions, be they on the record or basically privately. And I understand that the chairman of the Vancouver Port Authority feels the same way. Basically, we want it out in the open; we want to hear the amendments and we want to hear the witnesses. But also we would really appreciate co-operation from all parties to get this bill out. Yes, Mr. Flis.

Mr. Flis: A few members have expressed a concern about input from the various groups interested in this bill.

• 1655

It might help if the department could maybe explain to the committee the kind of consultations that have gone on up to this point and who has had input, et cetera. There have been a lot of letters and telegrams, face-to-face discussions. Maybe the very people that you are concerned did not have input have already had input through our department officials. So, Mr. Chairman, I am wondering whether it would be helpful to the committee if the department could maybe brief us briefly on the consulting process that went on.

Mr. McCain: Or let us have copies of representations which may have been made for over the weekend. I think that would be much more to the point.

The Vice-Chairman: I am sure that Mr. Sinclair would be willing to provide us with *une liste*, as we say in French, a list of the telegrams, of letters that he has had from the different authorities supporting or not supporting this bill.

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman. No problem.

[Traduction]

Le vice-président: Mais j'espère que nous n'aurons pas à nous réunir mercredi ou jeudi prochain.

M. McCain: Vous voulez dire que vous voulez faire adopter le projet de loi avant mercredi ou jeudi?

Le vice-président: J'aimerais le faire adopter aujourd'hui, mais cela est évidemment impossible. Je comprends qu'il faut entendre des témoins des provinces. Je pense que vous avez dit, monsieur Sinclair, qu'il y aura à Ottawa, lundi, réunion du conseil spécial des présidents de port. Vous les avez appelés les «quatre grands», n'est-ce pas?

M. Sinclair: C'est la «bande des quatre»!

Le vice-président: La bande des quatre. Ils viennent de Vancouver, de Montréal, et d'où encore?

M. Sinclair: Ils sont de Vancouver, de Montréal, de Saint-Jean, de Terre-Neuve, et de Halifax.

Le vice-président: Et de Halifax?

M. McCain: A mon avis, les responsables de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, n'auraient même pas su qu'on pouvait envoyer des témoins. Je ne sais pas s'ils ont fait des démarches. Vous dites que oui? Auprès de qui?

Le vice-président: Oui. On a avisé le président; mais, monsieur Sinclair, j'ai déjà parlé au président de l'Administration du port de Montréal, qui m'a dit qu'il serait ici lundi ou mardi, pour répondre aux questions des députés, qu'elles soient consignées au dossier ou pas. Je crois savoir que le président de l'Administration du port de Vancouver est également d'accord. Nous voulons entendre les amendements et nous voulons entendre les témoins. Mais nous serions également très reconnaissants de la collaboration de tous les partis pour faire adopter ce projet de loi. Monsieur Flis.

M. Flis: Certains membres du Comité ont dit que divers groupes aimeraient faire des commentaires au sujet du projet de loi.

Il serait peut-être utile que les représentants du ministère nous disent quel genre de consultations ont eu lieu, qui a contribué aux discussions, etc. Il y a eu beaucoup de lettres, de télégrammes et de discussions. Il se peut que les groupes en question aient déjà participé aux travaux, par l'entremise des fonctionnaires du ministère. Je demanderais donc, monsieur le président, aux fonctionnaires de nous décrire brièvement les consultations qui ont eu lieu.

M. McCain: Ou peut-être qu'ils pourraient nous donner des exemplaires des documents reçus pendant la fin de semaine. A mon avis, cela serait beaucoup plus utile.

Le vice-président: Je suis certain que M. Sinclair serait disposé à nous fournir une liste des télégrammes et des lettres qu'il a reçus des diverses instances qui voulaient appuyer ou contester le projet de loi.

M. Sinclair: Oui, certainement, monsieur le président.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, do I detect a question mark in your eyes?

Mr. Benjamin: I am just trying to refresh my memory, but it seems to me this committee has heard witnesses from all over the country on two or three occasions on this issue, going back 10 years. Did we not do a series of ports policy hearings about two or three years ago?

The Vice-Chairman: In 1978, I believe, or 1979.

Mr. Benjamin: Yes. All over, from one end of the country to the other. We have heard from every organization you can imagine, which is why we have got a new bill.

The Vice-Chairman: Yes. If you are telling me there has been extensive consultation, I agree with you.

Mr. Benjamin: Oh yes, 10 years.

The Vice-Chairman: Extensive consultations. So, with that understanding, can we start questioning the witnesses on each clause, with the understanding that there are no votes? We will defer the votes until we have a quorum next week, and we can use the wisdom of the witnesses to answer specific questions on each clause, or any clause basically, but if we can go in order . . . Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not think there is really any point in that. There obviously are going to be a number of amendments from the government—

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: —and the Official Opposition and ourselves, and we will be going over the same clauses again. We have amendments because we have a desire to improve, or disagreements with certain sections of the bill, and we will be thrashing over the same straw a second time. Why do we not adjourn?

The Vice-Chairman: Are we willing to . . . ?

Mr. Benjamin: I do not mind. If my colleagues—

The Vice-Chairman: And work maybe longer hours if we have to next week?

Mr. Benjamin: —have some specific questions on specific clauses, I do not mind.

The Vice-Chairman: Fine.

Mrs. Mitchell: Some of us are prepared with amendments and have worked rather hard to get them ready for today, thinking that this was going to be done, but . . .

The Vice-Chairman: Okay. Well, if that is the will . . . the department can prepare the documents that the letters are supporting, and the list of people that have indicated support. Mr. MacBain can talk to Mr. Forrestall, and Mr. Fraser's points have already been noted, and I have no objections if we adjourn until 8 o'clock Monday, with the understanding that we will then deal with clause by clause and the amendments, and we will have the officials with us as long as it is possible to have them with us. Tuesday, we will hear the witnesses from

[Translation]

Le vice-président: Voulez-vous poser une question, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Si je me souviens bien, je pense que le Comité a déjà entendu des témoins sur cette question, partout au pays, à deux ou trois reprises depuis 10 ans. N'a-t-on pas tenu une série d'audiences sur la politique portuaire il y a deux ou trois ans?

Le vice-président: Je crois que c'est en 1978 ou 1979.

M. Benjamin: Oui. Nous avons entendu des organismes de toutes sortes, de partout au pays, et c'est la raison pour laquelle nous sommes saisis d'un nouveau projet de loi.

Le vice-président: Oui. Si vous dites qu'il y a déjà eu beaucoup de consultations, je suis d'accord avec vous.

M. Benjamin: Oui, depuis 10 ans.

Le vice-président: Il y a eu beaucoup de consultations. Peut-on donc commencer à poser des questions aux témoins sur chaque article, tout en sachant qu'il n'y aura pas de vote? Nous allons réserver les votes pour la semaine prochaine, quand nous aurons le quorum. Nous pouvons faire appel à la compétence des témoins pour répondre à des questions précises sur n'importe quel article, mais si on pouvait procéder par ordre chronologique . . . Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne vois pas l'utilité de procéder ainsi. Le gouvernement va évidemment proposer plusieurs amendements . . .

Le vice-président: Oui.

M. Benjamin: . . . de même que l'opposition officielle et nous-mêmes, et il va falloir réexaminer les mêmes articles. Si nous avons des amendements, c'est parce que nous voulons améliorer le projet de loi, ou parce que nous ne sommes pas d'accord avec certains articles. Pourquoi ne pas lever la séance, plutôt que de refaire le travail deux fois?

Le vice-président: Êtes-vous disposés à . . . ?

M. Benjamin: Je n'y vois pas d'inconvénient. Si mes collègues . . .

Le vice-président: Quitte à travailler des heures supplémentaires la semaine prochaine, le cas échéant?

M. Benjamin: . . . ont des questions précises à poser sur certains articles, cela ne me dérange pas.

Le vice-président: Très bien.

Mme Mitchell: Certains d'entre nous ont travaillé très dur pour préparer des amendements pour la réunion d'aujourd'hui, car nous croyions qu'on allait les examiner, mais . . .

Le vice-président: D'accord. Si c'est la volonté du Comité, nous allons demander au ministère de préparer une liste des groupes qui sont en faveur du projet de loi. M. MacBain peut parler à M. Forrestall, et on a déjà noté un des points soulevés par M. Fraser. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on lève la séance jusqu'à 20 heures, lundi, à condition qu'on passe à l'étude article par article et aux amendements. Les fonctionnaires seront parmi nous aussi longtemps que possible. Mardi, nous entendrons les témoins de Vancouver, de Halifax, et peut-être

[Texte]

Vancouver, and from Halifax and/or St. John, and we will have the people here in the hall to help us on very specific matters. Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: If it is convenient to the witness, if some one or more of them wanted to appear Monday evening, there would be no problem with that, would there?

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Because it might be better to hear from witnesses before we start doing amendments.

The Vice-Chairman: Well, we understand that, but Mr. Mann, I understand, has a commitment on Monday and he could not be here until Tuesday afternoon.

Mr. Benjamin: All right, but many of the others . . .

The Vice-Chairman: But we will stand Clause 1 with the understanding . . . I think you were away when we were discussing that. This committee is basically . . . if, following the witnesses, it is deemed necessary to amend a clause that we have already adopted, we will do so.

Mr. Benjamin: Okay.

The Vice-Chairman: So the committee is adjourned until 8 p.m. Monday, July 5, 1982, in this room.

[Traduction]

de Saint-Jean. Il y aura également des experts pour répondre à des questions très précises. Oui, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: S'il était possible pour un ou plusieurs des témoins de comparaître lundi soir, cela ne poserait pas de problème, n'est-ce pas?

Le vice-président: Oui.

M. Benjamin: Parce qu'il vaudrait peut-être mieux entendre les témoins avant d'examiner les amendements.

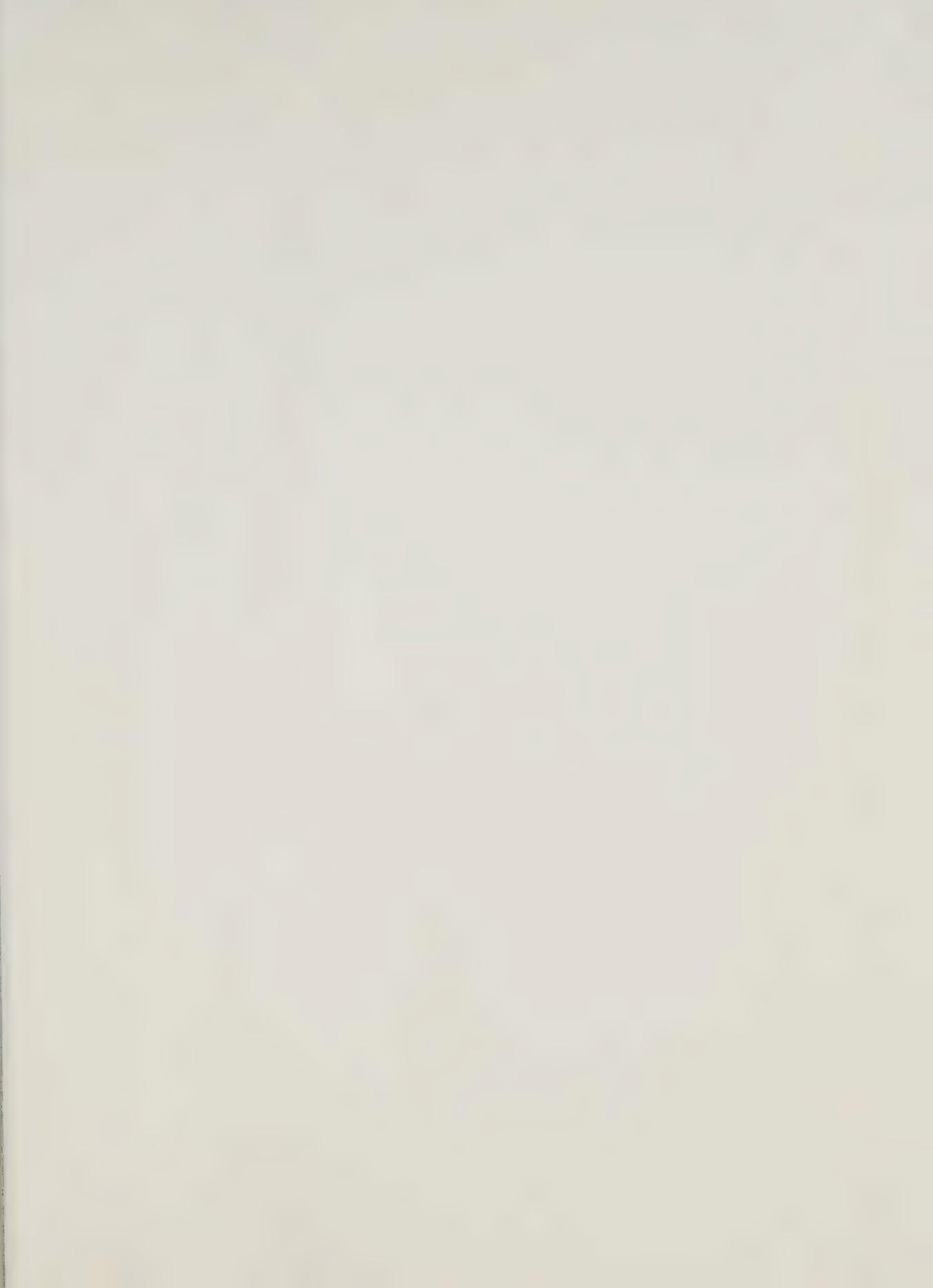
Le vice-président: Oui, c'est vrai, mais je crois savoir que M. Mann est pris ailleurs lundi, et ne peut pas être ici avant mardi après-midi.

M. Benjamin: Oui, mais beaucoup des autres . . .

Le vice-président: Mais nous allons résérer l'article 1, à condition que . . . Je crois que vous étiez absent quand on a parlé de cela. Si, après avoir entendu les témoins, le Comité juge qu'il est nécessaire d'amender un article qui a déjà été adopté, nous le ferons.

M. Benjamin: D'accord.

Le vice-président: La séance est donc levée. La prochaine réunion se tiendra à 20 heures, le lundi 5 juillet 1982, dans cette salle.





If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnements et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

Du ministère des Transports

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime.

SEP 25 1984

